

Université de Montréal

La configuration spatiale et la hiérarchie urbaine en Colombie

Par Mauricio Zorro Paez

Faculté de l'aménagement

**Mémoire présenté à la Faculté des supérieurs en vue de l'obtention du
grade de Maîtrise ès Sciences appliqués option aménagement.**

Décembre, 2012

© Mauricio Zorro Paez 2012

Université de Montréal

Ce mémoire intitulé

La configuration spatiale et la hiérarchie urbaine en Colombie

Présenté par

Mauricio Zorro Paez

A été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Jean-Philippe Meloche

Présidente rapporteur

Daniel Gill

Directeur de recherche

Michel Guenet

Membre du Jury

Résumé

Ce mémoire présente les résultats d'une recherche portant sur cinq villes colombiennes sélectionnées selon leur taille et le nombre d'emplois par secteur économique, d'après les données des recensements du Département Administratif National des Statistiques (DANE) qui s'étalent entre 1985 et 2005.

La méthode d'analyse adoptée est de type descriptif et met l'accent sur des facteurs de taille et de nombre d'habitants afin d'évaluer la hiérarchie entre les villes entre 1985 et 2005, et de comprendre, pour la même période, la spécialisation des cinq villes à travers leurs données d'emplois respectives. Cette méthode est complétée par l'utilisation des outils d'évaluation régionale et urbaine pour comprendre le processus de polarisation en Colombie. L'économie colombienne est dominée par les villes de grande taille ou les régions métropolitaines qui constituent les plus grands marchés (économies d'agglomération). Cependant, ces zones (Bogota, Medellin, Cali, Barranquilla et Bucaramanga) ne sont pas intégrées. Par conséquent, la prédominance de ces centres s'est considérablement réduite.

Mots-clés : urbanisation, polarisation, agglomérations, concentration, villes, Colombie, espace, territoire.

Abstract

This document presents the results of a study in five Colombian cities selected by size and the number of jobs by economic sector, according to census data from the National Statistics Administrative Department (DANE) between the years 1985 and 2005. The target is to describe, to put in prospect, and to articulate the economy of the great agglomerations, and the spatial configuration of Colombia. The analytical approach is descriptive and focuses on factors such as size and number of population in order to evaluate the hierarchy of the cities between 1985 and 2005. Likewise, it attempts to understand, for the same period of time, the specialization of these five cities through their respective employment data. This method is complemented by the use of measurement tools for urban and regional understanding of the polarization process in Colombia. The Colombian economy is dominated by big cities or metropolitan areas, which constitute the largest markets (agglomeration economies). However, these areas (Bogota, Medellin, Cali, Barranquilla and Bucaramanga) are not integrated. Therefore, the predominance of these centers has decreased significantly.

Keywords: (urbanization, polarization, cities, concentration, Colombia, space, territory).

Table des matières

Introduction.....	01
1. Problématique.....	05
1.1 Question principale.....	14
1.2 Hypothèse	14
2. Urbanisation.....	15
2.1 Métropolisation.....	20
2.2 Impacts de la globalisation sur la hiérarchie urbaine.....	22
2.3 Liens entre urbanisation, métropolisation et hiérarchie urbaine.....	28
3. La Colombie.....	30
3.1. Géographie colombienne.....	30
3.1.1 Aspects géographiques et division administrative en Colombie.....	30
3.2. Relief colombien.....	33
3.2.1 Barrières géographiques et de communication.....	34
3.2.2 Climat.....	36
3.2.3. Les régions.....	39
3.2.4 Population.....	42
4. Développement économique de la Colombie.....	44
4.1 L'occupation de l'espace dans la Colombie précolombienne...	44
4.2 L'intérêt des Espagnols.....	46
4.3 L'industrialisation et l'urbanisation en Colombie.....	51
4.4 Les quatre facteurs de développement en Colombie.....	60
4.5 Infrastructures et enclavement.....	62
5. Présentation des coefficients d'analyse spatiale.....	69
5.1 Outils de mesure.....	70
5.1.1 Les indicateurs économiques.....	70
6. Hiérarchisation urbaine contemporaine de la Colombie.....	73

6.1. Concentration urbaine et polarisation.....	74
6.2 Polarisation des villes Colombiennes.....	80
7. Conclusion	87
8. Bibliographie.....	89

Liste des tableaux

Tableau 1. Évolution de la population et taux d'urbanisation dans les pays développés et le Tiers-monde et prévisions, 1900-2015.	7
Tableau 2. Évolution de la population dans les agglomérations sud-américaines. 1950-2000	9
Tableau 3. Principaux indicateurs d'intégration et de développement de la CAN, 1970-2000.	11
Tableau 4. Emploi par secteur économique des villes colombiennes (1985)	96
Tableau 5. Emploi par secteur économique des villes colombiennes (1993)	96
Tableau 6. Emploi par secteur économique des villes colombiennes (2005)	97
Tableau 7. Coefficient de spécialisation, 1985	98
Tableau 8. Coefficient de spécialisation, 1993	98
Tableau 9. Coefficient de spécialisation, 2005	98
Tableau 10. Quotient de localisation, 1985	99
Tableau 11. Quotient de localisation, 1993	99
Tableau 10. Quotient de localisation, 2005	100

Liste des figures

Figure 1. Pourcentage de concentration de population des villes Colombiennes, 1985,1993 et 2005.....	76
Figure 2. Coefficient de spécialisation des villes colombiennes. 1985,1993..... et 2005.....	77
Figure 3. Quotient de localisation, 1985.....	82
Figure 4. Quotient de localisation, 1993.....	84
Figure 5. Quotient de localisation, 2005.....	86

Liste de cartes

Carte No1. Localisation de la Colombie et des principales villes constituantes, 2004	32
Carte No2. Relief de la Colombie	33
Carte No3. Zones de températures de la Colombie, 2009	38
Carte No4. Régions colombiennes, 2009	41
Carte No5. Tendances d'occupation historique de la Colombie, 2008	50
Carte N° 6 : Chemins de fer en Colombie, 2010	68

Remerciements

En préambule à ce mémoire, je souhaite adresser mes remerciements les plus sincères aux personnes qui m'ont apporté leur aide et qui ont contribué à l'élaboration de ce travail. Je tiens à remercier sincèrement Monsieur Daniel Gill qui, en tant que directeur de mémoire, s'est toujours montré à l'écoute et très disponible tout au long du processus de rédaction. Je lui suis également reconnaissant pour l'inspiration qu'il m'a donnée, la patience dont il a fait preuve, et le temps qu'il a bien voulu me consacrer. Sans lui, ce mémoire n'aurait jamais vu le jour.

J'exprime aussi ma gratitude envers tous les consultants rencontrés en Colombie lors des recherches que j'y ai effectuées, et qui, avec gentillesse, ont accepté de répondre à mes questions. Je n'oublie pas ma mère in memoriam pour sa contribution, son soutien et sa patience. Enfin, j'adresse mes plus sincères remerciements à tous mes proches : ma fille Laura-Marie et mes amis, qui m'ont toujours soutenu et encouragé pendant la réalisation de ce mémoire.

Merci à toutes et à tous.

Introduction

Par rapport au monde développé, l'Amérique du Sud a connu un exode rural plus tardif, quoique plus rapide en moyenne que dans les villes des pays développés. On assiste aujourd'hui à une très forte concentration de populations implantées dans des centres urbains très hiérarchisés. La conséquence de cette migration a été l'apparition systématique d'une grande ville ou mégapole très peuplée, qui presque toujours correspond à la capitale et qui domine et contrôle l'ensemble du réseau urbain national, quand ce n'est pas l'ensemble du territoire.

Cependant, une forte concentration de populations dans un petit nombre d'agglomérations est une caractéristique récurrente et une donne commune dans laquelle tous les pays sud-américains s'inscrivent.

Or, les pays sud-américains ne se sont intégrés ni au même moment ni dans les mêmes conditions au processus de développement capitaliste, dont les lignes ont été principalement imposés par des organismes multilatéraux tels que le CEPAL (Conseil Économique pour l'Amérique Latine), le Fonds Monétaire International (FMI) ou encore la Banque mondiale. Chaque pays sud-américain s'inscrit par ailleurs dans une dynamique spatiale propre à son espace géographique.

Chacun des pays du continent sud-américain s'est développé dans une direction spécifique à sa géographie et à son économie. De même, le développement spatial et économique ne s'est pas fait de la même manière à l'intérieur de chaque pays. Chacun des pays présente des éléments de configuration spatiale singuliers, tout comme leurs populations, leurs villes et l'ancrage spatial de leurs secteurs économiques de base. Ces tendances s'inscrivent dans un processus historique et dans la dynamique spatiale des activités productives. Par exemple, si le pétrole constitue la base de l'économie vénézuélienne, pour la Colombie c'est plutôt le café. Généralement, l'activité économique principale des pays sud-américains est constituée par le secteur primaire.

La Colombie est constituée de territoires et conditions géographiques propices au développement physique et économique des grandes villes situées sur ses côtes, Pacifique comme Atlantique, tout comme les autres pays sud-américains. Cependant, la structure urbaine et économique colombienne s'est développée en altitude, dans la zone de la cordillère des Andes, rendant ainsi captivante et inusitée l'étude du développement du système urbain colombien. Ce mémoire permettra de mettre en évidence cette nouvelle réalité de la configuration géographique urbaine de la Colombie.

Pour des questions géographiques et aussi climatiques, le développement urbain en Colombie s'est principalement fait, contrairement aux autres pays d'Amérique du Sud, à l'intérieur du pays, dans les zones montagneuses, plutôt que le long des côtes qui bordent ce continent ce qui fait de la Colombie un pays sui generis et très important à étudier par rapport à son développement urbain et économique.

Les villes et les régions colombiennes ne sont parvenues à s'adapter ni au même moment ni dans les mêmes conditions au processus de développement urbain et économique régional. La Colombie a spécialement été l'une des dernières régions géographiques et économiques à s'intégrer au monde capitaliste industrialisé à cause du retard pris dans son développement et dans l'intégration urbaine, économique et régionale, même si elle a signé en 1969 l'accord commercial multilatéral le plus ancien du monde (le pacte andin). (Cuervo, 1985).

Ce retard est aussi dû à une déficience des infrastructures qui va de la création de la Colombie comme république en 1810 à aujourd'hui (Polania, 2005). Chaque région et chaque ville colombienne s'inscrit dans une dynamique spatiale propre liée essentiellement à son espace géographique. Les régions colombiennes se développent, mais avec des inégalités inhérentes à la localisation géographique et à la quantité de ressources de tous types qu'elles recèlent.

La Colombie compte principalement deux grandes régions densément urbanisées : la région andine (des Andes), qui est située essentiellement dans la partie

centrale et qui est constituée par le triangle Bogotá-Cali-Medellin, et la région Caraïbe qui est située au nord et qui abrite la ville de Barranquilla. Cette dernière région compte également plusieurs autres villes importantes comme Santa Marta, Valledupar, et Montería. (Gouïsette, 1996).

Bogota, la capitale, est un district très important car elle est le centre politique et administratif du pays. Les villes qui la suivent en termes d'importance économique, démographique, et en termes de taille sont : Medellín, chef-lieu du département d'Antioquia; Cali, chef-lieu du Valle del Cauca; Barranquilla, chef-lieu du département de l'Atlántico, et Bucaramanga, chef-lieu du département de Santander.

La Colombie abrite trois immenses cordillères qui traversent son territoire du nord au sud, en plus d'une épaisse jungle amazonienne rendant difficile la communication entre les villes. Ce phénomène a entraîné une polarisation urbaine dans certaines régions du pays.

L'objectif de ce travail est de mieux saisir les processus de polarisation, de métropolisation et de hiérarchisation urbaine à travers de l'analyse de la configuration spatiale et urbaine entre 1985 et 2005, s'étendant sur l'espace de la Colombie. Considérant l'objectif poursuivi, et dans le cadre de ses démarches originales, le mémoire devrait contribuer au plan théorique, à la production des connaissances visant l'enrichissement de la conceptualisation et de la compréhension des processus de polarisation, métropolisation et de hiérarchisation urbaine en Colombie. Nous établirons l'information concernant la concentration des secteurs économiques et le profil de la dynamique des villes principales, c'est-à-dire celles qui sont le plus attachées à la diversification ou à la spécialisation économique.

Dans un premier temps, en prenant appui sur la géographie et l'histoire de la Colombie, nous énoncerons les éléments qui ont mené à la polarisation urbaine du pays depuis ses débuts jusqu'en 1985.

Ensuite, à partir d'analyses statistiques portant sur différents indicateurs de concentration, nous verrons si la mondialisation de l'économie s'est traduite ultérieurement en Colombie par une modification de la hiérarchie urbaine, et si la polarisation évoquée plus haut s'est poursuivie. Le travail se divise en six chapitres : le premier chapitre traitera de la problématique et posera la question du développement régional et urbain en Amérique du Sud. L'analyse y sera étayée et illustrée par des statistiques et des données présentées sous forme de tableaux.

De cette manière, nous pourrons approfondir la question principale qui nous occupe et mieux formuler l'hypothèse qui en découle ainsi que la méthodologie employée. Dans le chapitre suivant, on abordera la question de la configuration spatiale et de la hiérarchie urbaine en Colombie, avant de présenter ensuite un cadre théorique sur l'occupation de l'espace, la formation de pôles urbains et la hiérarchie urbaine. Le chapitre trois consistera en une description de la Colombie du point de vue de sa géographie, son relief, ses régions, son climat, sa population et de son contexte politique. Le quatrième chapitre décrit l'occupation de l'espace, l'urbanisation et l'industrialisation du pays, notamment le développement urbain et régional qu'il concentre dans cinq grandes villes.

Le cinquième volet dissèque la polarisation et la hiérarchisation urbaine à travers le traitement des données rassemblées dans le cadre de ce travail. Seront également expliqués dans ce chapitre les outils de mesure ainsi que les coefficients d'analyse spatiale qui confirment notre hypothèse de départ. Le sixième chapitre présentera les résultats de l'analyse urbaine et régionale. Le dernier chapitre portera, quant à lui, sur les conclusions que nous pouvons tirer des analyses faites tout au long du mémoire.

1. Problématique

D'après Allen Scott (2001), « il existe aujourd'hui autour du monde environ 300 villes-régions qui ont des populations de plus d'un million d'habitants. Au moins vingt villes-régions ont des populations au-dessus de dix millions ». La concentration spatiale de la production a en effet été une caractéristique constante du développement capitaliste, et elle continue aujourd'hui à être l'un des principaux éléments façonnant et refaçonnant la géographie économique du monde. (Scott, op.cit.).

Par ailleurs, un rapport de l'ONU sur la population (2007) stipule qu'en 2015 plus de 75 % de la population mondiale habitera dans une agglomération. Bairoch abondait dans le même sens en 1995 en affirmant qu'« en raison d'une véritable explosion urbaine, dans 25 ans (vers 2020), plus de la moitié des habitants du Tiers-monde seront des citadins ». « D'ailleurs, poursuit-il, sur le plan mondial, dans moins d'une génération (vers 2010) six habitants sur dix seront des citadins ».

En effet, on observe, à travers l'histoire, que les grandes villes sont des foyers d'innovation et de création qui attirent les populations. C'est dans les grandes villes que se concentrent, entre autres, les talents, les artistes et les penseurs. On peut citer des villes comme Londres, Rome, Paris, Montréal, New York, Los Angeles, etc. C'est également dans les grandes agglomérations que se concentrent les industries les plus dynamiques. (Polèse et Shearmur, 2003).

Depuis l'apparition des villes sur la planète, et surtout dans les pays développés, elles sont devenues rapidement de grandes « métropoles » où le pouvoir économique s'est concentré. Ces villes ont formé de « grands pôles de développement ». Si la concentration de populations ou la polarisation urbaine est devenue un moteur du développement économique dans les pays développés, dans les pays en voie de développement elle a souvent eu tendance à devenir une source de problèmes économiques et sociaux. Au nombre de ces problèmes figurent en bonne

place l'apparition de bidonvilles et une explosion du chômage due à des infrastructures urbaines autant publiques que privées qui n'ont pas la capacité d'absorber les nouveaux arrivants et encore moins de leur offrir les moyens économiques pour survivre. La polarisation géographique est certes une condition nécessaire au développement économique, mais reste néanmoins insuffisante, comme le montrent le cas des grandes métropoles du Tiers-Monde. (Ferrao, Joao, 1990).

Selon Tellier (2002), « le phénomène de la polarisation est incontestablement le plus important et le plus marquant de l'histoire mondiale depuis l'apparition de l'écriture, il y a cinq mille ou six mille ans. Aujourd'hui, environ la moitié de la population mondiale habite la ville et dans certains pays on peut observer des taux d'urbanisation de 90 % et plus ». Dans le même ordre d'idées, Pollard (1981) a montré que la concentration spatiale des outils de développement économique a en effet été une caractéristique persistante du capitalisme au cours de toute son histoire. Elle l'a surtout été au cours des révolutions industrielles qui ont soufflé sur l'Europe au XVIII^{ème} et au XIX^{ème} siècle. Le tableau 1 montre l'accroissement de la population urbaine mondiale entre 1950 et 2015, et présente une comparaison entre les pays du Tiers-monde et les pays développés. On peut notamment y voir que si la population urbaine des pays développés sera, selon les projections, de 988 millions en 2015, elle restera tout de même presque trois fois inférieure à celle des pays du Tiers-monde.

Tableau 1 : Évolution de la population et taux d'urbanisation dans les pays développés et le Tiers-monde, 1900 et prévisions, 2015.

Population urbaine	1900	1950	1990	2015
(en millions)				
Pays développés	163	388	842	988
Tiers-monde	99	259	1346	2836
Monde	262	647	2188	3824
Taux d'urbanisation				
(%)				
Pays développés	30	46	67	72
Tiers-monde	9	16	33	48
Monde	16	26	41	52
Nombre				
d'agglomérations				
de plus de 5 millions				
Pays développés	1	4	9	11
Tiers-monde	0	3	24	49
Monde	1	7	33	60
Dont de plus de				
10 millions				
Pays développés	0	2	4	4
Tiers-monde	0	0	8	22
Monde	0	2	12	26

Source : d'après Bairoch (1985, 2^{ème} édition 1996); Bairoch, Batou et Chèvre (1988) ; Chandler (1987); Nations Unies (1970, 1997) ; Sundberg (1908).

Cette forte concentration, doublée d'un accroissement rapide de la population des villes dans les pays du Tiers-monde, est un phénomène préoccupant, car les retombées économiques ne concernent pas, loin de là, la totalité de la population. Ceci se traduit par des ceintures de misères autour des grandes villes où se concentrent insécurité, violence et chômage massif.

Un autre élément de comparaison entre les pays développés et ceux du Tiers monde est celui du nombre d'agglomérations en 2015. Parmi celles qui dépasseront les 5 millions d'habitants, 11 seulement seront situées dans les pays développés contre 49 dans les pays du Tiers monde.

Cet écart est encore plus important si on compare les villes de plus de 10 millions d'habitants : elles ne seront que 4 dans les pays développés tandis qu'elles seront au nombre de 22 dans le Tiers-monde. Sept des seize plus grandes aires métropolitaines du monde se situent aujourd'hui dans les pays en développement : Mexico, Sao Paulo, Bombay, Calcutta, Bogota, Buenos Aires et Rio de Janeiro. C'est dans les villes telles que celles-ci que le développement quand il se produit, tend à être plus concentré, et c'est également principalement par elles que transitent les échanges commerciaux entre leurs territoires nationaux respectifs. (Scott. 2002).

Les structures urbaines d'Amérique du Sud ont considérablement évolué depuis les premières tentatives de leur généralisation selon un modèle, il y a 25 ans. Ainsi, les processus de mondialisation et de transformation économique aidant, on assiste à la réduction de la polarisation entre les villes riches et les villes pauvres à travers le monde, tandis que la « ségrégation » entre villes, quant à elle, a augmenté à un rythme moins soutenu. (Michael Janochka, 2002).

Dans le même ordre d'idées, Edgar Moncayo Jiménez souligne l'apparition en Amérique du Sud d'un problème nouveau cycle de « re-polarisation » impulsé par de nouveaux processus productifs et une nouvelle logique de rapports avec l'économie mondiale. (Moncayo Jiménez, 2000).

Ce problème de concentration urbaine en Amérique du Sud est illustré par le tableau suivant.

Tableau 2. Évolution de la population dans les agglomérations sud-américaines, 1950 à 1990 et prévisions, 2000.

Agglomération	Population (en millions d'habitants)					
	1950	1960	1970	1980	1990	2000
São Paulo	2,33	4	7,7	12,18	14,86	17,07
Buenos Aires	4,7	6,64	8,14	9,46	10,61	12,04
Rio de Janeiro	3,02	4,52	6,83	8,82	9,8	11,07
Lima/Callao	0,645	1,84	3,3	4,6	6,32	7,45
Bogota	0,669	1,68	2,89	4,12	5,23	6,77
Santiago	1,43	2,07	2,79	3,91	4,72	5,39
Caracas	0,712	1,37	2,18	2,64	2,77	2,87
Bello	0,411	0,790	1,5	2,46	3,2	4,01
Horizonte						
Porto Alegre	0,488	0,890	1,4	2,14	2,8	3,21
Recife	0,660	1,08	1,65	2,13	2,73	3,18
Salvador	0,403	0,676	1,07	1,69	2,41	2,94

Source : CEPAL, 1997.

Le tableau 2 confirme la validité du raisonnement de De Mattos et Moncayo. En effet, comme le tableau le met en relief, ils soulignent, entre autres, le problème épineux auquel est confrontée l'Amérique du Sud, à savoir l'accroissement rapide de la population urbaine. Le tableau aide à mieux saisir l'ampleur du grand problème que constitue « la polarisation » du continent sud-américain par rapport à la variable « population ».

Dans le cas spécifique de la Colombie, si on observe l'accroissement de la population de Bogota entre 1950 et 2000, on s'aperçoit qu'il n'a jamais cessé et que la ville a vu sa population se multiplier par dix sur cette période.

Cette dynamique d'accroissement de population urbaine ne s'accompagne pas toujours de bons résultats en termes de développement urbain, régional et économique. Au rang des inconvénients, on peut notamment citer la concentration des biens et services dans les grandes villes ou les capitales sud-américaines au détriment des autres localités.

Le nombre d'habitants des villes situées à l'intérieur des terres d'Amérique du Sud est le moins élevé au monde en proportion, et l'occupation de l'espace du continent se caractérise aujourd'hui par une forte littoralisation de la population. (Szary, 2006). Gallup et Sachs ont démontré dans leurs études que le degré d'urbanisation est plus grand dans les pays qui sont situés près d'importantes régions centrales et dans ceux où la population est concentrée près des côtes. Cette analyse est corroborée au Brésil où des villes comme Rio de Janeiro, Bello Horizonte, Porto Alegre et Salvador sont surpeuplées.

De l'analyse d'Edward Glaeser (1995), il ressort que la principale mesure de croissance des villes est celle de la croissance de la population. Cet auteur met en évidence une relation positive entre croissance économique et accroissement de la population. Ce constat se vérifie dans la mesure où il y a une bonne mobilité des facteurs : cela réduit les écarts existant entre les revenus de diverses régions ou villes. Précisons que ce constat est régi par l'hypothèse de rendements marginaux décroissants des facteurs productifs. C'est-à-dire lorsqu'un facteur variable de production (salaire) continue à augmenter, on constate que la production augmente de moins en moins vite.

Par conséquent, les flux migratoires tendraient à corriger les inégalités existantes. En effet, un plus grand revenu par habitant signifie des salaires plus élevés et par conséquent un plus grand développement des villes ou régions qui se transformeront alors en pôles attractifs pour les migrants. Edward Glaeser (2000), dans son analyse de la croissance des villes, souligne que le milieu urbain ne permet pas seulement de développer certains avantages dans la production, mais qu'il facilite aussi en même temps qu'il promeut la sphère de la consommation.

Le tableau 3 montre qu'il y a concomitamment une concentration et une augmentation de la population des pays sud-américains, et une évolution significative du PIB de ces pays. La façon dont le tableau se présente permettrait de supposer qu'il y a un rapport entre concentration de populations et PIB, tel qu'Edward Glaeser (1995 et 2000) l'a expliqué.

Tableau 3 : Principaux indicateurs d'intégration et de développement de la CAN, 1970-2001.

	1970	2001
Population (Millions d'habitant	55	115
Densité (habitants par km)	12	24
Part de la population urbaine	58 %	74 %
Population économiquement	17	46
Active (Millions d'habitants)		
PIB (Millions de dollars US)	28571	283347
PIB par habitat (dollars US)	515	2464

Source: Secrétariat général de la communauté andine. Informe desarrollo e integracion, 2002.

Ce tableau décrit avec clarté la concentration de la population en zone urbaine dans les pays signataires de l'accord CAN (Communauté Andine des Nations) qui est une entente commerciale entre les pays de la région andine sud-américaine. Les pays andins signataires de cet accord commercial sont : la Colombie, l'Équateur, le Pérou, la Bolivie et le Venezuela jusqu'en 2007.

Si on considère les pays membres, on peut remarquer que l'augmentation de l'urbanisation s'est également accompagnée d'une augmentation générale du PIB global, mais aussi du PIB par habitant. La population des pays qui formaient la CAN, qui était de 55 millions d'habitants en 1970, est passée à 115 millions d'habitants en 2001. De même, la densité de la population, qui était 12 habitants par km² en 1970, a doublé en 2001 pour passer à 24 habitants par km².

Les autres données du tableau nous enseignent que la population urbaine a connu une forte hausse en passant de 58 % de la population totale en 1970 à 74 % en 2001. Ainsi, la population qui était déjà majoritairement concentrée en milieu urbain s'est davantage urbanisée. Ce constat confirme les observations de De Mattos et Moncayo sur la problématique actuelle de l'Amérique du Sud, problématique liée aux phénomènes de polarisation et de re-polarisation. Si la population est devenue plus urbaine au fil du temps, les données du tableau montrent aussi que la population économiquement active et le PIB ont aussi sensiblement augmenté entre 1970 et 2001.

À l'instar des autres pays membres de la CAN, la Colombie est un pays fortement urbanisé, avec environ 74 % de sa population qui habitent aujourd'hui en zones urbaines. L'exode rural se poursuit en raison des conflits sociaux dans les campagnes. Cependant, la primauté de sa capitale n'est pas aussi forte que dans la plupart des pays d'Amérique du Sud. En effet, la Colombie a développé un système urbain relativement équilibré, avec Bogota en tête, suivie de Medellín, Cali, Barranquilla et d'autres villes au-dessus du million d'habitants. (Banque Mondiale, 2002).

En Colombie, la forte concentration de populations s'est faite dans quatre agglomérations, favorisant l'émergence des « pôles » que sont Bogota, Medellín, Cali et Barranquilla. Presque 45 % de la population totale du pays habitent dans ces quatre grandes agglomérations. Par ailleurs, la population colombienne s'est concentrée principalement dans les villes de la région andine. Barranquilla est la seule ville faisant partie des grandes agglomérations à être située sur la côte nord-colombienne. (Gouëset, 1992). Si la polarisation est omniprésente dans le pays, ses effets bénéfiques ne

parviennent pas à s'étendre à l'ensemble de la population colombienne. Le cycle de polarisation s'est enclenché dans le pays du fait de la concentration de l'industrie et du secteur des services à Bogota, de l'essor de l'activité minière et pétrolière dans quelques départements, mais aussi sans doute à cause de l'action exercée par des forces qui n'ont pas encore été suffisamment identifiées. Ce cycle se prolonge actuellement, comme cela a largement été vérifié par la grande majorité des études empiriques sur le sujet. (Moncayo Jiménez, 2000).

Particulièrement rapide en Colombie, la croissance démographique a permis à l'effectif total de population de se multiplier par quatre en un demi-siècle, passant de 8,9 millions d'habitants en 1938 à 36,7 millions en 1993. Cette augmentation de la population a modifié de façon irréversible la répartition du peuplement sur le territoire national (désormais majoritairement situé dans les villes), et également la configuration du réseau urbain (polarisation). (Flórez, 2000; Dureau & Flórez, 1996).

Cette concentration urbaine a un rapport consubstantiel à la structure politique et administrative du pays. En effet, depuis la création de la Colombie en tant que république indépendante le 20 juillet 1810 (création à partir de ce que les historiens ont appelé la Grande Colombie), le pouvoir politique a été concentré à Bogota, la capitale, jusqu'en 1991. Ce n'est qu'à cette date, en effet, que le pouvoir politique a commencé à être décentralisé. Jusqu'ici, l'équation colombienne se résumait à une forte concentration politique, synonyme d'une forte concentration économique et démographique. (Ocampo, 1986).

À cet effet, Scott (2001, p.14) souligne que « l'État reste de loin l'axe principal de l'organisation économique et politique à l'intérieur de la hiérarchie, et [qu'] il conserve une solide capacité à faire valoir son influence qui opère à tous les niveaux ».

1.1. Question principale

La mondialisation de l'économie se traduit-elle par une modification de la hiérarchie urbaine de la Colombie établie lors de la période industrielle?

1.2 Hypothèse

L'hypothèse qui soutient cette question de recherche découle de l'affirmation du chercheur sud-américain Carlos de Mattos :

« On peut conclure que l'évolution actuellement observée en Amérique du Sud montre, d'une part, une plus grande polarisation et ségrégation sociale et, par ailleurs, une forte intensification de l'expansion ou de la dilatation métropolitaine, avec des tendances incontrôlables à la sous-urbanisation, à la périurbanisation et au polycentrisme. Bien qu'elles aient déjà commencé à être esquissées dans la période antérieure, elles acquièrent maintenant des traits différentiels, inhérents à cette nouvelle période de modernisation capitaliste » (De Mattos 2002).

Cette possible modification de la hiérarchie urbaine observable en Colombie devrait se traduire par la polarisation et la spécialisation des villes principales. L'utilisation du coefficient de spécialisation et du quotient de localisation nous permettra de vérifier l'hypothèse. En effet si la polarisation urbaine s'est accentuée dans la dernière décennie cela devrait se traduire par une modification de ce coefficient de spécialisation et de ce quotient de localisation. Alors, les villes analysées deviendront possiblement plus spécialisées et polarisées.

2. Urbanisation

Cette section du mémoire propose de détailler « l'aide de concepts et de la littérature sur la configuration géographique comme l'urbanisation, la polarisation, la métropolisation, la mondialisation et la hiérarchie urbaine, afin de mieux saisir les réalités du développement spécial des zones géographiques en altitude de la Colombie, entre les années 1985 et 2005.

L'urbanisation est un phénomène ancien qui a débuté il y a plusieurs siècles et qui touche aujourd'hui plus de la moitié de la population mondiale. (Tabutin, 2000). L'avènement du phénomène urbain marque l'effacement des frontières. Le temps des espaces bornés est révolu, ce temps calme où les campagnes et les villes se différenciaient nettement, et étaient clairement séparées par des limites stables. L'urbanisation a affecté des espaces en écumes, ou, si l'on préfère, en rhizomes. (Lussaut, 2005).

D'après Jefferson (1931) et Bairoch (1985), les caractéristiques principales de l'urbain, comme la cohabitation et la résidence stable dans un lieu déterminé, sont apparues à la période néolithique. Les grottes ont été les premiers lieux d'habitation des hommes. Les hommes de cette époque les utilisaient pour festoyer, célébrer leurs cérémonies. Plus tard, ces hommes se sont organisés de manière rudimentaire dans des espèces de « hameaux » qui n'avaient ni la complexité, ni l'extension d'une ville. Cependant, ces habitats arboraient quelques caractéristiques semblables à celles d'une ville comme la délimitation d'un périmètre, les petites maisons permanentes, les dépôts d'aliments, la proximité à des bassins d'eau, les cimetières et les égouts. Durant la période néolithique, l'apparition de ces hameaux a été rendue possible grâce aux progrès dans l'agriculture et le stockage des céréales.

L'apparition des villes est liée, quant à elle, à l'apparition du chariot, du bateau et de l'écriture. La mobilité est une des composantes essentielles de l'organisation des espaces par les sociétés humaines. Elle est indiscutablement à la base de la structure

des sociétés modernes. En permettant aux populations de s'affranchir plus ou moins rapidement de la distance, la mobilité rapproche les lieux et rend caducs les principes de la continuité territoriale.

Avec le chariot, les hommes pouvaient ainsi se déplacer plus rapidement et plus facilement dans l'espace, et faire circuler leurs biens. L'apparition du bateau a comblé, quant à lui, le besoin de conquérir plus de territoires, de remonter les rivières, les fleuves et de naviguer sur la mer. L'écriture, quant à elle, a favorisé la communication et permis de rendre les transactions commerciales plus rapides et plus efficaces. (Bairoch, 1985; Jefferson, 1931).

Au début de l'urbanisation, la plupart des villes étaient situées près d'un bassin d'eau; par exemple, les villes d'Égypte étaient situées sur la vallée du Nil, et la Mésopotamie avait l'Euphrate.

En général, les premières villes ont eu leur origine près d'un bassin d'eau, et l'agriculture a joué un rôle important dans cette genèse. D'après Tellier (2005), le climat a aussi été un facteur qui a influencé le choix d'un lieu par des communautés organisées. Les premières villes étaient situées dans des vallées près des rivières, où les conditions climatiques étaient le plus favorables au développement humain. C'est pourquoi l'apparition de l'urbanisation a été liée à l'augmentation de la productivité dans l'agriculture et dans l'élevage, mais aussi à la production de produits non agricoles destinés à être échangés contre des produits agricoles, et surtout à l'amélioration des transports et des communications. (Jacobs, 1969; Tellier, 2005).

Au XVIII^{ème} siècle, le monde a subi une deuxième vague d'urbanisation causée par une série d'inventions qui transformèrent l'industrie cotonnière britannique et donnèrent naissance à un nouveau mode de production : le système d'usine. Le nombre et la diversité de ces avancées rendent toute tentative d'inventaire exhaustif presque impossible. Mais on peut dire qu'elles répondent à trois principes.

Le premier principe consiste en la substitution du pouvoir physique et l'habileté des hommes par des machines rapides, uniformes, précises et infatigables. À

partir de ce moment, les chariots étaient devenus obsolètes, car l'apparition des chemins de fer rendait la communication et le transport des hommes et des marchandises plus rapides et à moindre coût. Il était donc plus facile de se déplacer dans l'espace ainsi que de faire de nouvelles conquêtes. (Landes, 1998).

Le deuxième principe est le remplacement de sources d'énergie animées par de sources inanimées, en particulier l'invention de machines permettant de transformer la chaleur en travail, assurant ainsi un apport de travail presque inépuisable en énergie. Les moyens de transport, dont surtout les trains et les bateaux, ont bénéficié amplement de cette invention.

Le troisième principe est l'utilisation de matières premières nouvelles, bien plus abondantes, en particulier la substitution de matières d'origine minérale, et par la suite artificielles, aux substances d'origine végétale ou animale. Ce sont ces substitutions qui ont été au fondement de la révolution industrielle. Elles ont entraîné une croissance rapide de la productivité. (Landes, op.cit.).

Ainsi, les villes, partout dans le monde, tirent leurs origines des mêmes paramètres, à savoir l'apparition d'un bassin de ressources, d'une réserve de main-d'œuvre ou de l'existence d'un marché. De ces trois éléments favorisant l'apparition d'une ville, le seul qui ne reste pas statique est la main-d'œuvre. Celle-ci doit aller au bassin de ressources et au marché. (Proulx, 2002).

D'après Bairoch (1985), l'urbanisation est un processus de concentration ordonnée autant de populations que d'activités humaines sur des points déterminés de l'espace (autrement dit dans les villes.). Le terme d'urbanisation désigne le passage d'une société rurale à une société de plus en plus urbanisée. Il désigne également la croissance plus rapide des populations urbaines au détriment des populations rurales. (Polèse et Sheraur, 2003). L'urbanisation, autrement dit ce processus de densification et de concentration des populations dans des villes de plus en plus importantes, se fait et s'est faite dans des contextes sociaux et économiques très différents d'une période à une autre, d'une région à une autre ou d'un pays à un autre. (Tabutin, 2000). Ceci étant

dit, les progrès technologiques constituaient le premier pas pour la concentration des populations dans des villes, et cette concentration favorisa à travers le temps le phénomène de polarisation urbaine. Comme l'a noté Tellier (2005), « la représentation la plus courante de l'urbanisation est la polarisation ».

La polarisation est le phénomène global qui se traduit dans l'histoire par différentes formes, dont la première est l'urbanisation qui a été rendue possible par une maîtrise de l'agriculture. Avec l'industrialisation, cette polarisation va s'accroître autour des grandes villes industrielles qui deviendront plus tard des métropoles. Toute cette évolution-polarisation s'est organisée autour des moyens de transport (c'est la maîtrise des modes de transport qui engendrent ces polarisations) : charriot, bateau, train, voiture, avion, etc., comme l'a montré Tellier (2005).

C'est la première étape pour l'étude de l'agglomération industrielle comme facteur explicatif de la concentration spatiale de l'économie, de la croissance des villes et de l'origine des régions polarisées. (Weber, 1909).

L'idée de pôle de développement a été lancée au milieu des années 50 par François Perroux (1955) à propos du rôle des industries motrices fondées avec une dimension de grande entreprise basée sur l'innovation et la technologie. Derrière cette notion, il y a l'idée qu'une industrie motrice dispose d'une capacité technologique capable d'assurer une grande productivité. En même temps, les industries motrices assurent l'efficacité de leurs processus productifs à travers l'innovation. La production des industries motrices se caractérise par une convergence entre la demande et les revenus des ménages. Cette caractéristique est propre aux marchés en expansion. En conséquence, les industries motrices sont censées générer une économie d'échelle et avoir un effet d'entraînement pour le reste de l'économie.

Les adversaires de ce concept ont soulevé nombre de questions à son encontre. Où s'établissent par exemple ces industries motrices ? Ont-elles un impact hors de l'économie ? Boudeville (1968) a adjoint à ce concept une dimension physique et géographique : les industries motrices sont dans une région qui est un lieu qui se

rapporte à d'autres espaces géographiques. En plus, selon lui, ces espaces ne sont pas semblables bien qu'ils soient dans un même pays ou dans le même continent. Une région est caractérisée par exemple par son climat, son relief, ses frontières, la composition de ses sols, etc., c'est-à-dire par ses facteurs physiques.

La notion de pôles de croissance est basée sur trois postulats: 1) la croissance est localisée ; 2) elle n'est pas disséminée dans l'espace ou dans le système productif ; 3) la croissance économique est toujours en déséquilibre, autrement dit elle a une intensité variable et se transmet à travers divers canaux, avec des effets différents pour l'ensemble de l'économie. (Ferreira De Lima, 2005).

Une unité motrice ou un ensemble d'unités motrices a un effet d'entraînement sur les autres activités distribuées dans un même espace géographique. L'idée de l'unité motrice, unité qui peut être ordinaire ou complexe, s'est répandue et a été reprise par plusieurs chercheurs afin d'expliquer l'origine de la ville et du phénomène de concentration urbaine. (Ferreira De Lima, op.cit.).

En partant du constat de la fécondité de ce concept, pourquoi ne pas élargir le raisonnement à des notions géographiques ? De même qu'il existe des entreprises ou des industries motrices « leaders », il existe aussi des villes dites « principales » qui réalisent les mêmes fonctions vis-à-vis d'autres villes. D'après Friedman (1964), la ville « principale » a aussi vocation à développer ses réseaux pour diffuser rapidement la croissance économique.

L'idée est que les villes-satellites (secondaires) qui gravitent autour de la ville principale bénéficient du développement de celle-ci. Les retombées économiques arrivent plus ou moins rapidement selon la taille de l'espace géographique dans lequel elles se diffusent. Elles dépendent également de la distance qui sépare les espaces géographiques.

Perroux a introduit tacitement dans sa notion de polarisation le concept de « pôle de développement » qui inclut en même temps l'industrie motrice et la ville motrice (leader). On voit donc bien que l'idée de pôle de développement repose sur le

pari de la concentration des investissements dans un seul lieu, et ce dans le but implicite de favoriser des économies d'agglomération. Un pôle de développement a pour corollaire un effet de déclenchement d'un processus continu de développement, dont les bienfaits se répandent dans l'espace environnant. (Polèse et Sheramur, 2003).

Les pôles de développement ont renforcé leur position dominante sur les villes « périphériques », d'un point de vue à la fois spatial et économique, pour finir par former des espèces d'emplacements inégalés ou des pôles productifs. Veltz (2005). Les espaces d'urbanisation dépendent des effets de concentration qui s'incarnent dans des zones d'activités, des zones de logements ou de loisirs reliées entre elles par des réseaux et des moyens de transports individuels et collectifs. (Petit 2003). L'urbanisation se caractérise actuellement par une augmentation progressive, qui se chiffre en millions, du nombre d'habitants dans les très grandes agglomérations urbaines. En ce début du XXI^e siècle, on compte ainsi plus de 25 villes ayant une population supérieure à 10 millions d'habitants et plus de 400 qui ont des populations de plus d'un million de personnes. Selon les projections de l'UNFPA (2005), il y en aura 1000 villes sur la planète qui auront plus de 1 million d'habitants en 2040.

2.1 Métropolisation

La concentration croissante de la population dans certaines agglomérations a provoqué l'effacement des limites de celles-ci. L'influence socio-économique et urbaine s'est donc répandue dans l'espace, « absorbant » des villes périphériques ; ce qui a provoqué le phénomène de métropolisation. (R. Brunet ; R. Ferras ; H. Théry, 1993).

D'un point de vue économique, la métropolisation apparaît comme « un ensemble de processus d'interaction spatiale entre les agents. Ceux-ci renforcent, par leurs actions, les tendances à la concentration urbaine des hommes et des activités. » (Lacour et Puissant, 1999). La métropolisation se caractérise par une extension

territoriale de l'habitat de type urbain, par une croissance des périphéries suburbaines et périurbaines, et par une mise en relation plus grande, notamment par des voies routières, de tous ces tissus urbanisés, des centres aux périphéries les plus éloignées. (Lévy, 2003).

La métropolisation désigne la formation d'une infrastructure technique de liaisons complexes entre les grandes aires métropolitaines, elles-mêmes plus innervées que ne l'étaient les périmètres des grandes villes. La métropolisation est ainsi passée par la constitution d'une armature planétaire d'aires, qui se présente sous forme de conurbations étendues et périurbanisées. (Bassand, 2000).

Envisagée dans une telle perspective historique, la métropolisation est donc d'abord une autonomisation relative des réseaux de communication intra-urbains et interurbains, cette autonomisation étant bien sûr plus effective pour l'énergie et les informations qu'elle ne l'est pour les biens matériels et pour les personnes. (Ascher, 2003). De l'avis de P.Taylor (2000), si aujourd'hui la recherche sur les villes, d'où qu'elles se situent dans le monde, est très forte en production de concepts, elle reste très faible en sources d'informations fiables.

Par rapport à la procédure traditionnelle de concentration que représente la ville en général, la métropolisation s'est caractérisée, elle, par une augmentation de l'influence des plus importantes villes dans la distribution de certaines fonctions, ainsi que par le renforcement de la centralisation des populations dans des aires métropolitaines. Déjouant certaines « prévisions » qui annonçaient le déclin des grandes villes, le processus métropolitain s'est soutenu sur une mise en réseau des principales agglomérations dans laquelle les phénomènes de connectivité prétendent à l'emporter sur les relations de contiguïté. (Ellisalde, 2010).

La concentration des capitaux et des entreprises multinationales, et le déplacement des entreprises envers les villes périphériques, ont favorisé l'émergence des CBD (Centre Business District en anglais) ou districts centraux des affaires où autant les entreprises internationales que nationales regroupent leurs activités

économiques et financières. Sassen (1996) a par ailleurs insisté sur cet impact de la mondialisation sur la hiérarchie urbaine.

Les zones centrales périphériques constituent souvent les lieux de vie des migrants. Les espaces centraux des métropoles sont dévolus aux surfaces de bureau, au développement des « Centre Business Districts » aménagés, le plus souvent, par des acteurs privés, et aux services gouvernementaux ou décisionnaires.

2.2 Impacts de la globalisation sur la hiérarchie urbaine

La hiérarchie urbaine porte sur la façon dont les villes occupent un lieu dans un système urbain. Comme Morin (1980) et Bruneau (1989) l'ont expliqué, il existera toujours une hiérarchie urbaine, c'est-à-dire une relation de domination et de subordination entre les villes. Il existe une grande différence entre les villes « centrales » qui sont les organisatrices de leur territoire et les villes périphériques qui leur sont subordonnées. Pour Friedman(1972), la taille de la ville est le principal indicateur de sa place dans la hiérarchie. À l'inverse, selon Christaller(1966), père de la théorie des lieux centraux, ce sont les services spécialisés qui constituent le principal indicateur de hiérarchie dans un système urbain. La théorie des lieux centraux défend l'idée que ce sont les services tertiaires qui attirent l'attention dans le monde rural ou dans les zones périphériques.

La globalisation désigne l'intégration des activités productives et commerciales dans un système de marché global, dans le contexte d'une multiplicité de liens et d'interconnexions entre les États et les sociétés qui forment le système mondial. La globalisation suppose l'ouverture et la liberté des marchés financiers, la transnationalisation des stratégies des firmes oligopolistiques, la diffusion de la technologie et des connaissances dans le monde entier, la mutation des conduites de

consommation vers une uniformisation et un élargissement des choix, l'internationalisation des capacités régulatrices des sociétés nationales dans un système politique et économique global, et la diminution du rôle des gouvernements nationaux dans la définition de règles de la régulation macro-économique. (Fontanel, 2005).

En théorie, la globalisation est un modèle économique, culturel et social qui intègre les pays du monde entier. Cette intégration des pays du monde devrait viser, en théorie toujours, la santé économique, des solutions à la pauvreté et à la marginalisation, et lutter contre l'exclusion des territoires, des régions et des pays. (Martha Diaz et Ismaël Lopez, 2003).

Les espaces centraux dynamiques du capitalisme global peuvent être décrits, en termes géographiques, comme une « mosaïque interconnectée » de régions riches. Mais leurs périphéries sont au contraire des ensembles d'espaces disjoints et appauvris qui, pour beaucoup d'entre eux, se font de plus en plus distancés dans la course au développement. Ces marges extensives sont ponctuées occasionnellement de denses pôles d'activité économique et de croissance démographique, dont certains sont surdimensionnés par rapport aux niveaux locaux du développement économique. La nouvelle géographie économique du monde s'oriente donc vraisemblablement vers un système articulante entre elles, dans une « mosaïque globale », des régions entendues comme des entités infranationales, de plus en plus spécifiques économiquement et politiquement. L'espace est devenu plat. (Allen, 2002).

La mondialisation est avant tout une affaire de flux. Il n'y a de mobilité et ni d'échanges sans des infrastructures adéquates. Autoroutes, rails, axes et couloirs matérialisent de façon linéaire les transports entre les territoires et les déplacements à l'intérieur des paysages. Gares, ports et plates-formes aéroportuaires marquent quant à eux les territoires de manière ponctuelle. Les évolutions technologiques sans précédent, qui ont révolutionné les transports et permis d'effectuer d'importantes économies d'échelle et de réduire les coûts d'acheminement, ont fortement contribué à la mutation des pratiques d'échanges et de mobilité. En exploitant les avantages comparatifs des lieux, le système productif mondial conduit à l'inévitable

spécialisation des espaces et, en conséquence, à une augmentation sans précédent des échanges et de la mobilité.

Les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) génèrent un ensemble de systèmes employés pour traiter, stocker, gérer, modifier et transmettre de l'information sous forme de données numériques. (Sassen, 2002). Les NTIC ont contribué à l'apparition de nouvelles « villes-réseaux ». Celles-ci sont constituées de réseaux numériques qui transforment les flux des capitaux financiers, le commerce international, la technologie, l'éducation, les médias, etc. Les systèmes économiques et urbains de ces villes sont devenus de ce fait plus flexibles. Ces villes ne s'interconnectent plus seulement en utilisant des voies de communication classiques comme les voies aériennes, routières ou maritimes, mais aussi et surtout en empruntant des réseaux numériques. (Baigorri, 2001).

Tous les éléments (les hommes, les informations ou les marchandises) qui interagissent dans les villes modernes ont désormais un besoin accru de mobilité et de vitesse afin de s'adapter rapidement au monde globalisé. Cette mobilité et cette vitesse étant des composantes fondamentales de l'insertion des villes dans la globalisation, l'on a vu apparaître des entreprises qui fournissent des services permettant de s'adapter à cette réalité. Il est fort à parier que dans l'ensemble, le modèle de l'automobilité individuelle, typique des villes du XX^e siècle tendra à devenir obsolète et à être remplacé par un autre modèle. (Lussaut, 2005).

La mondialisation dessine, grâce aux nouvelles technologies d'information et de communication, une nouvelle carte du monde où les grands pôles sont plus proches les uns des autres qu'ils ne le sont de leurs propres arrière-pays, les distances les séparant tendant à être de plus en plus minimales. (Veltz, 2005). Les « mille plateaux » ou villes, s'appliquent aux nouvelles organisations urbaines, aux nouveaux systèmes territoriaux, plates-formes aux multiples ramifications, liées en permanence à toutes les autres. Dans ce contexte, les liens entre chaque composante d'un système avec les autres, et les liens entre les systèmes eux-mêmes, sont également maximisés dans la globalisation.

Veltz (2005) parle, quant à lui, de « territoire-réseau », une figure topologique qui permet aussi de se représenter un peu mieux l'importance nouvelle de la métropolisation dans l'expérience de l'espace, de la circulation vis-à-vis de la position. Dans son analyse globale de la dynamique spatiale contemporaine, il utilise le terme d'« archipel » ou de « peau de léopard » pour définir les aires d'activités humaines scindées et interdépendantes à l'échelle mondiale ou nationale. En d'autres termes, dans les aires urbaines se forment des « archipels » où se concentrent des populations et d'importantes activités économiques.

Aujourd'hui, d'autres formes plus réticulées et plus polycentriques existent et permettent de diversifier les canaux de l'échange (Cattan, 2004). Elles soulignent le fait que d'autres lieux et d'autres liens ont leur importance et qu'ils participent à la formation d'un monde encore plus global. L'accélération des vitesses de communication du fait de la globalisation a eu pour conséquence d'accroître l'attractivité des plus grandes villes, au détriment des villes de moins de 200 000 habitants. (Pumain, 2001).

Avec l'arrivée du phénomène de la « globalisation », s'esquisse une nouvelle typologie des villes qui prend en compte et l'économie et la configuration spatiale. Ainsi, on a désormais une catégorie de villes dites globalisées eu égard à l'agrandissement de leurs infrastructures exportatrices de ressources naturelles et de leurs offres touristiques. Une deuxième catégorie concerne des villes frontalières dynamiques qui profitent de leur intégration économique et des investissements étrangers. Une troisième catégorie de villes correspond à des villes « perdantes », ou villes moins développées ou encore villes « périphériques », qui n'ont pas les conditions, ni géographiques, ni économiques, ni sociales pour s'intégrer au monde « globalisé ». (Gago Garcia, 2002).

La dernière catégorie correspond à ce que l'on a appelé des « archipels métropolitains ». Ce sont souvent des villes-capitales ou, dans certains cas, d'autres villes importantes de chaque pays. Ces villes concentrent le capital financier de leurs pays respectifs, le meilleur capital humain, les plus importants investissements

étrangers, une bonne part des populations et la plupart des problèmes urbains (bidonville, pauvreté, etc.). (Gago Garcia, op.cit.).

Selon Gago Garcia (2002), Pumain (2001), Veltz (2005), Allen (2002), la globalisation a eu des conséquences majeures sur la hiérarchie urbaine dans la majorité des pays de la planète. La première est le changement de spécialisations économiques des entreprises. Aujourd'hui, les multinationales sont souvent dédiées à la prestation de services financiers et aux services dont d'autres entreprises ont besoin. Il existe chez elles peu d'intérêt pour les secteurs primaire et secondaire de l'économie. Cela a provoqué une grande concentration de capitaux dans les villes-capitales. Comme l'ont montré Armstrong et Macgge (1985), ces villes constituent des « centres d'accumulation » qui exercent une grande force d'attraction sur les entreprises multinationales, vu que celles-là valorisent le tertiaire, la finance et la recherche.

Les pays asiatiques et sud-américains ont, pour la plupart, une capitale administrative ou économique qui a un poids disproportionné. Cela s'est accentué avec la globalisation. L'importance de ces métropoles est le résultat de la croissance économique et d'un exode rural qui s'est fait à un rythme soutenu depuis les années 1970. (Castells, 2003).

La deuxième conséquence est le déplacement des entreprises et du secteur secondaire de l'économie vers les villes « périphériques ». L'explosion du marché de l'immobilier a poussé les entreprises locales exerçant dans le secteur secondaire de l'économie à se déplacer vers les villes « périphériques » qui offrent des emplacements à meilleur prix. (Gago Garcia, 2002 ; Pumain, 2001 ; Veltz, 2005 ; Allen, 2002).

On assiste donc à une consolidation des pôles de développement dans les « villes centrales » et à une poussée des pôles de croissance dans les villes périphériques. Ceci a pour effet de renforcer les logiques de concentration dans des pôles multifonctionnels, et, de façon générale, de favoriser des systèmes de centralités fortement polarisants. Ce scénario est celui qui donne au processus de centration, à la

centralité et à la polarisation le rôle le plus marquant en termes d'organisation, de fonctionnement, et de convergence des politiques. (Lussaut, 2005).

L'urbanisation, la métropolisation et la globalisation ont toujours été portées et accompagnées par des innovations. L'urbanisation est apparue grâce à la maîtrise de l'agriculture et du transport (bateau, roue, etc.). La révolution industrielle a été marquée par l'apparition du système d'usine, alors que la seconde moitié du XX^e siècle a vu un tournant majeur dans les déplacements et les échanges internationaux.

Les transports aériens et maritimes ont constitué une innovation majeure ayant des conséquences directes sur la nature des échanges. La première mutation s'est traduite par la quasi-disparition du trafic maritime transocéanique régulier de passagers et la prédominance de l'avion comme moyen de transport privilégié des personnes. Le deuxième changement important concerne la nature même des marchandises échangées. Avec près de 75 % des biens échangés, les produits primaires (produits agricoles, énergie, matières premières) constituaient jusqu'en 1950 la plus grande part en valeur des produits échangés. Aujourd'hui, les produits manufacturés dominent le commerce mondial et connaissent les plus fortes moyennes d'augmentation. Deux chiffres illustrent ces évolutions spectaculaires : le tonnage transporté par voie maritime a été multiplié par dix depuis les années soixante et, du côté de l'aérien, le nombre de passagers a doublé tous les dix ans. L'avion transporte aujourd'hui plus de 600 millions de personnes par an. (OMC, 2007).

Le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) a facilité la délocalisation des activités économiques et urbaines vers de nouvelles villes du monde. Par ailleurs, grâce aux NTIC, les villes principales ou centrales ont accentué leur importance en termes de croissance économique et d'accroissement démographique. (De Mattos, 2002). En somme, la globalisation, l'apparition de nouvelles technologies, la circulation de l'information, l'amélioration et la fiabilité des transports, tous ces phénomènes ont accentué l'attrait des populations pour les villes.

2.3 Liens entre urbanisation, métropolisation et hiérarchie urbaine.

Le corollaire de l'urbanisation est l'accroissement global de la population. La polarisation concerne, quant à elle, le grand développement économique des villes « polarisées »... Il existe toutefois un rapport entre l'urbanisation, la polarisation, la métropolisation, le développement économique, la globalisation et la hiérarchie urbaine. Selon Weber, le choix de situer une fabrique dépend des facteurs de proximité à un bassin de main-d'œuvre, de matières premières ou de proximité à un marché. L'auteur montre que ce sont les mêmes critères qui président à l'implantation d'une ville. Les villes se développant selon la logique de proximité avec des bassins de main-d'œuvre et de ressources, les régions auxquelles ces villes se rattachent tendent à se développer économiquement par un effet d'entraînement.

Lorsque ces villes fleurissent économiquement, elles s'urbanisent, et finissent, grâce à la croissance de leur population et de leur économie, par former des « pôles » de développement économique. L'urbanisation se répand alors dans les alentours des villes, provoquant un effacement de leurs frontières physiques, créant ainsi un phénomène de métropolisation. Les flux économiques des « pôles », généralement liés au commerce et à l'industrie, tendent à se répandre dans un territoire donné, et c'est l'efficacité de ce territoire à maintenir et à répandre sa progression économique qui assurera la réalité et la durabilité de son développement.

La globalisation et les nouvelles technologies de l'information et de la communication ont créé la nécessité et la possibilité de s'interconnecter plus rapidement, entraînant irréversiblement une reconfiguration des activités économiques et urbaines et une redistribution entre les villes. Ce phénomène a eu un impact majeur sur la hiérarchie urbaine.

La hiérarchie urbaine renvoie à la position relative que les villes occupent dans un système urbain. Elle se matérialise donc par une relation de dépendance et de soumission entre les villes. Il y aura toujours de grandes dissimilitudes entre les agglomérations « centrales » qui sont organisatrices de leur espace et les villes périphériques qui leur sont subordonnées. Si pour Friedman, les dimensions d'une ville constituent le principal indicateur de sa place dans la hiérarchie urbaine, pour Christaller, ce sont les services spécialisés qui jouent ce rôle dans un système urbain.

3. LA COLOMBIE

Ce chapitre s'avère fondamental, car la description géographique du pays, de sa structure politique et administrative, de son climat, de son relief, de ses barrières géographiques comme de communication, de ses régions et de sa population aidera à mieux comprendre la façon dont les Colombiens occupent leur espace.

3.1 Géographie colombienne

3.1.1. Aspects géographiques et division administrative en Colombie

Située au nord-ouest de l'Amérique du Sud et à la limite de l'Amérique Centrale, la Colombie couvre un territoire d'environ 1141782 km² et tire son nom de celui qui découvrit l'Amérique (Christophe Colomb). Le pays a des frontières géographiques avec le Panama, le Venezuela, le Brésil, le Pérou et l'Équateur. De plus, il possède des côtes donnant sur les deux océans que sont l'Atlantique et le Pacifique : 1600 km de côtes sur l'océan Atlantique et la mer Caraïbe, et 1300 km sur l'océan Pacifique. De par sa superficie, la Colombie occupe la quatrième place en Amérique du Sud, après le Brésil, l'Argentine et le Pérou. (Voir carte N°1). Depuis l'époque précolombienne, la structure spatiale de la Colombie présente un élément caractéristique encore de rigueur aujourd'hui, à savoir l'occupation inégale de son territoire par ses habitants.

La Colombie compte aujourd'hui 1098 villes, dont deux ont un statut particulier de district touristique (Cartagena et Santa Marta). Barranquilla, quant à elle, a la particularité d'être un district industriel et portuaire. (DANE, 2005). À partir de 1991, la Colombie a enclenché un processus de décentralisation qui a consacré l'indépendance administrative des départements et principalement l'émancipation des

villes périphériques vis-à-vis de la capitale, autrement dit du pouvoir central naguère concentré à Bogota.

Selon la Constitution de 1991, la Colombie compte huit « aires métropolitaines ». Elle est divisée en 32 départements, composés de communes et de « corrégiments ». Les départements de la région andine sont : Nariño (chef-lieu : Pasto), Cauca (Popayán), Valle del Cauca (Cali), Quindío (Armenia), Risaralda (Pereira), Caldas (Manizales), Antioquia (Medellin), Huila (Neiva), Tolima (Ibague), Cundinamarca (Bogota), Boyacá (Tunja), Santander (Bucaramanga) et Norte de Santander (Cúcuta). Les départements de la région caraïbe sont : Cordoba (Montería), Sucre (Sincelejo), Bolivar (Cartagena), Atlantico (Barranquilla), Magdalena (Sainte-Marthe), César (Valledupar), la Guajira (Ríohacha) et les îles San Andres et Providence (San Andrés). Les départements de Chocó (Quibdo) et une partie des départements de Valle del Cauca et de Nariño appartiennent à la région Pacifique, tandis que la région de l'Orénoque est constituée des départements de Meta (Villavicencio), Casanare (Yopal), Arauca (Arauca), Guaviare (San Jose del Guaviare), Vichada (Porto Carreño) et Guainía (Porto Inirida). Finalement, l'Amazonie est composée des départements de Caqueta (Florence), Putumayo (Mocoa), Vaupés (Mitú) et Amazonas (Leticia).

Carte N°1 : Localisation de la Colombie et des principales villes constituantes, 2004.



Source : InterCarto, 2004.

3.2 Relief colombien

La cordillère des Andes commence en territoire colombien et est située au sud-ouest du pays. Elle occupe une zone avec une haute activité volcanique.

Carte N°2 : Relief de la Colombie, 2009.



Source : Institut géographique «Agustin Codazzi». IGAC 2009.

La cordillère des Andes se divise en trois chaînes montagneuses qui constituent ce qu'on appelle le « Massif colombien » : la cordillère occidentale, la cordillère centrale, et plus au nord commence la cordillère orientale. Cette dernière cordillère traverse la Colombie en diagonale, et sépare la région andine en de vastes ensembles de plaines que sont les « Llanos Orientales» (les plaines de l'est) et l'Amazonie. Les principaux fleuves qui composent le système hydrographique de l'intérieur du pays, le Magdalena et le Cauca, prennent leur source dans le massif colombien. L'inextricable cordillère des Andes qui forme à l'entrée du territoire colombien trois cordillères montagneuses (cordillère occidentale, centrale et orientale) a rendu autrefois la conquête du territoire plus difficile tant pour les Espagnols que pour les indigènes. Les cordillères présentent une gamme variée de systèmes montagneux escarpés et complexes. (Revue *Banque de la République*, 2000).

L'enclavement causé par le relief des cordillères colombiennes est compensé par l'existence de vallées et de hauts plateaux où les conditions climatiques et de salubrité sont également plus favorables que dans la région nord. (Banque de la République, 2000). Soulignons pour conclure ce développement que les conditions géographiques de la Colombie ont joué un rôle très important dans sa composition spatiale et dans le développement de son territoire.

3.2.1 Barrières géographiques et de communication

Le relief a constitué pendant longtemps une barrière importante au développement économique des régions colombiennes. De plus, il a eu pour effet de concentrer la population colombienne dans seulement deux régions. Ces régions ont des structures socio-spatiales plus ou moins isolées les unes des autres. La Colombie est un pays avec une grande diversité géographique et des variations profondes dans son développement urbain, économique et social. Ces différences sont frappantes que ce soit d'une région à l'autre ou au sein d'une même région.

L'histoire économique de la Colombie est marquée par l'existence des barrières géographiques évoquées plus haut, certaines d'entre elles n'ayant jamais été franchies avant la fin du vingtième siècle, alors que d'autres ne le sont encore pas de nos jours. Ces barrières ont rendu le commerce interrégional très difficile, provoqué la non-intégration de quelques régions aux marchés mondiaux, et sont à l'origine d'un marché intérieur extrêmement réduit et fragmenté. (Bushnell, 1996).

Le réseau des montagnes abruptes des Andes colombiennes, avec ses hauts plateaux, ses pentes et ses vallées, a toujours revêtu une signification ambivalente dans l'histoire du pays. En Colombie, la géographie a toujours été associée à un ralentissement des activités productives. En même temps, la concentration de vastes montagnes a une attractivité importante, surtout pour des raisons climatiques et de santé, à l'inverse des plaines insalubres, chaudes et difficiles à vivre pour la plupart des colombiens aux ressources limitées. (Bushnell, 1996).

S'il offre des conditions de vie meilleure, le relief colombien très accidenté constitue aussi une barrière importante qui rend la communication difficile, et plusieurs endroits inaccessibles. Ces obstacles géographiques s'avèrent donc être un problème récurrent et de plus en plus évident au fur et à mesure que le développement économique avance. De ce fait, la population colombienne est restée concentrée dans la zone andine, condamnée à se structurer en unités spatiales plus ou moins isolées les unes des autres. (Bushnell, op.cit.).

Ainsi, les routes et les chemins de fer construits en Colombie à la fin du XIX^e siècle ont été conçus pour relier des villes et des villages de la même région, mais pas pour relier des régions entre elles. En effet, les trois grandes cordillères du pays rendaient le coût de cette initiative trop élevée. Finalement, la concentration qui en a résulté a renforcé la fragmentation urbaine, économique, et régionale du pays, empêchant par là même l'intégration et la consolidation réelle d'un réseau colombien. (Bushnell, op.cit.). En Colombie, il n'y a pas une cohérence d'ensemble comme pays. Il existe de petites villes distancées par l'aspect géographique ce qui a produit la fragmentation urbaine, économique et régionale.

3.2.2 Climat

Comme l'a montré Tellier (2005), les premiers habitants de la Colombie se sont installés dans les vallées et les hauts plateaux situés dans les trois grandes cordillères et où les conditions de déplacement, de communication et de climat sont favorables au développement d'une communauté urbaine. L'implantation des indigènes colombiens sur ces vallées et hauts plateaux est également due à des questions religieuses et de défense de leurs frontières des possibles envahisseurs. (Cuervo, 1985).

Le climat colombien est principalement marqué par le système météorologique connu sous le vocable de zone de confluence intertropicale (ZCIT). Celle-ci se traduit par la dynamique de l'air, causée par la différence entre les fortes pressions des tropiques et les faibles pressions de la zone équatoriale. Le régime d'humidité varie selon les différents climats, généralement semi-aride dans les plaines, tempéré dans les vallées et humide dans les secteurs de haute altitude. (IDEAM 2008).

Pour cette raison, les variations climatiques ne sont pas déterminées par les saisons, mais par l'altitude et l'effet des vents alizés, de la pluie, et de l'humidité. Dans la zone andine, le climat fluctue entre 5 et 25 degrés Celsius, en raison des vents alizés des montagnes. Dans l'Orénoque et l'Amazonie, le climat oscille entre 25 et 42 degrés Celsius en raison des 95 % d'humidité de cette région. (IDEAM, op, cit).

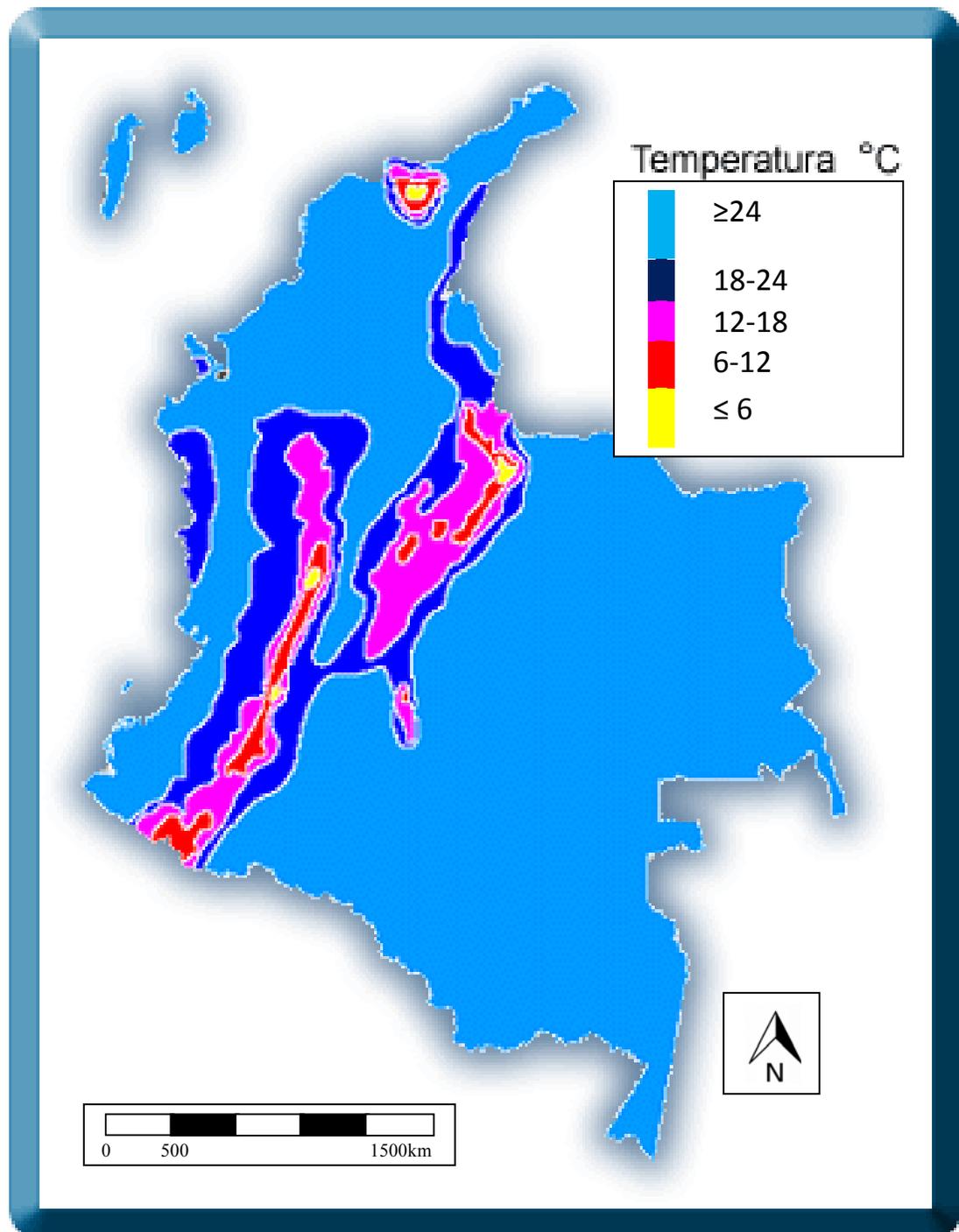
La pluie tombe sur deux périodes de l'année (une entre les mois d'avril et de mai, et la seconde entre septembre et octobre) et est suivie de deux saisons relativement sèches. En Colombie, il n'existe donc pas de saisons à proprement parler, et le climat de chaque région est relativement identique tout au long de l'année. Il y a pourtant de légères variations selon les périodes : on appelle l'hiver la période des pluies, et l'été la période sèche. En outre, la distribution des précipitations dans l'année est déterminée par des facteurs très spécifiques d'altitude, mais aussi de réapparition et d'emplacement de la confluence intertropicale qui apparaît deux fois par an. De ce fait, la zone du territoire andin donne lieu à un régime de pluies bimodal. (IDEAM 2008).

En Colombie, les températures changent selon l'altitude, et on peut ainsi parler de « sols thermiques » ou « étages thermiques » qui donnent des écarts d'environ 6 degrés Celsius tous les 1000 mètres d'altitude. Selon l'altitude, le territoire colombien se divise en quatre grandes zones ou « sols thermiques ». La zone chaude va de 0 à 100 mètres au-dessus du niveau de la mer. La température y est en moyenne de 25 °C. Cette zone correspond à 80 % du territoire colombien. La zone tempérée va, elle, de 1000 mètres à 2000 mètres au-dessus du niveau de la mer, et connaît des températures moyennes allant de 18 à 24 °C. Cette zone couvre 10 % du territoire colombien. (IDEAM, op, cit).

Quant à la zone « froide », elle va de 2000 à 3000 mètres d'altitude et est caractérisée par des températures moyennes allant de 12 à 18 °. Elle correspond à 8 % de la Colombie. (Bushnell, 1996). La dernière zone correspond à celle que les Colombiens appellent « páramo ». Elle se situe entre 3000 mètres d'altitude et plus. Cette zone, qui connaît des températures moyennes inférieures à 12 °C, représente 2 % du territoire colombien. (IDEAM 2008).

Les sols et les climats colombiens sont fortement hétérogènes. Par exemple, dans le plancher thermique chaud, on rencontre dix-huit zones homogènes différentes; dans le plancher thermique moyen, quatre; et dans le plancher thermique froid, sept. Dans chacune de ces zones, les caractéristiques de la terre, l'humidité, la température et la qualité du sol agissent les unes sur les autres selon une multitude de modalités. (IDEAM, op, cit).

Carte N° 3 : Zones de températures de la Colombie, 2009.



Source : Institut géographique «Agustin Codazzi». IGAC, 2009.

3.2.3. Les régions

La Colombie se divise en cinq régions bien différenciées par leurs caractéristiques propres : les Andes, la région Caraïbe (ou région Nord), la région Pacifique, la région d'Amazonie et l'Orénoquie.

La région andine, où est concentrée la majorité de la population colombienne, est la plus développée du point de vue économique et social. Elle constitue environ 30 % de la superficie totale du pays. Elle est composée par la cordillère des Andes qui est divisée par les trois autres petites cordillères, elles-mêmes séparées par les rivières Magdalena et Cauca. Ces deux rivières unissent leurs eaux dans les plaines de la côte Atlantique avant de se jeter dans la mer Caraïbe. La capitale du pays se situe dans cette région, ainsi que des villes importantes comme Medellín, Cali, Popayán, Pasto, Manizales, Pereira, Armenia, Neiva, Tunja Bucaramanga et Cúcuta.

La région Caraïbe ou région Nord est caractérisée, quant à elle, par la présence de plaines. Ses dimensions représentent 15 % du total du territoire colombien. Au nord se situent Barranquilla, une des quatre villes les plus importantes de la Colombie, et Carthagène, cité déclarée patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO. On y trouve aussi Santa Marta, la ville la plus ancienne de l'Amérique du Sud. Le département d'Atlantico dépend également de cette région. La région Caraïbe jouit de conditions un peu plus favorables au peuplement et à l'apparition d'agglomérations, grâce à la formation physique de ces terres. À l'ouest de ce territoire, on trouve une bande de terre donnant sur l'Océan Pacifique et qui constitue un peu moins de 10 % du territoire total de la région.

Il existe d'autres régions colombiennes moins développées comme la région Pacifique, même si on peut la considérer d'une certaine façon plus riche que la zone andine. Comme son nom l'indique, cette région donne sur l'océan Pacifique et possède un seul port important : Buenaventura. Elle constitue environ 10 % de la superficie totale de la Colombie. La région Pacifique, considérée comme une zone d'insalubrité, n'a pas tendance à favoriser l'occupation urbaine : il n'y existe guère qu'un port

maritime (Buenaventura). On trouve dans cette vaste région géographique un fort peuplement d'Indigènes et de Noirs. L'urbanisation y est modeste, voire quasiment inexistante. Dans cette région on trouve aussi quelques petites zones peuplées de pêcheurs artisanaux.

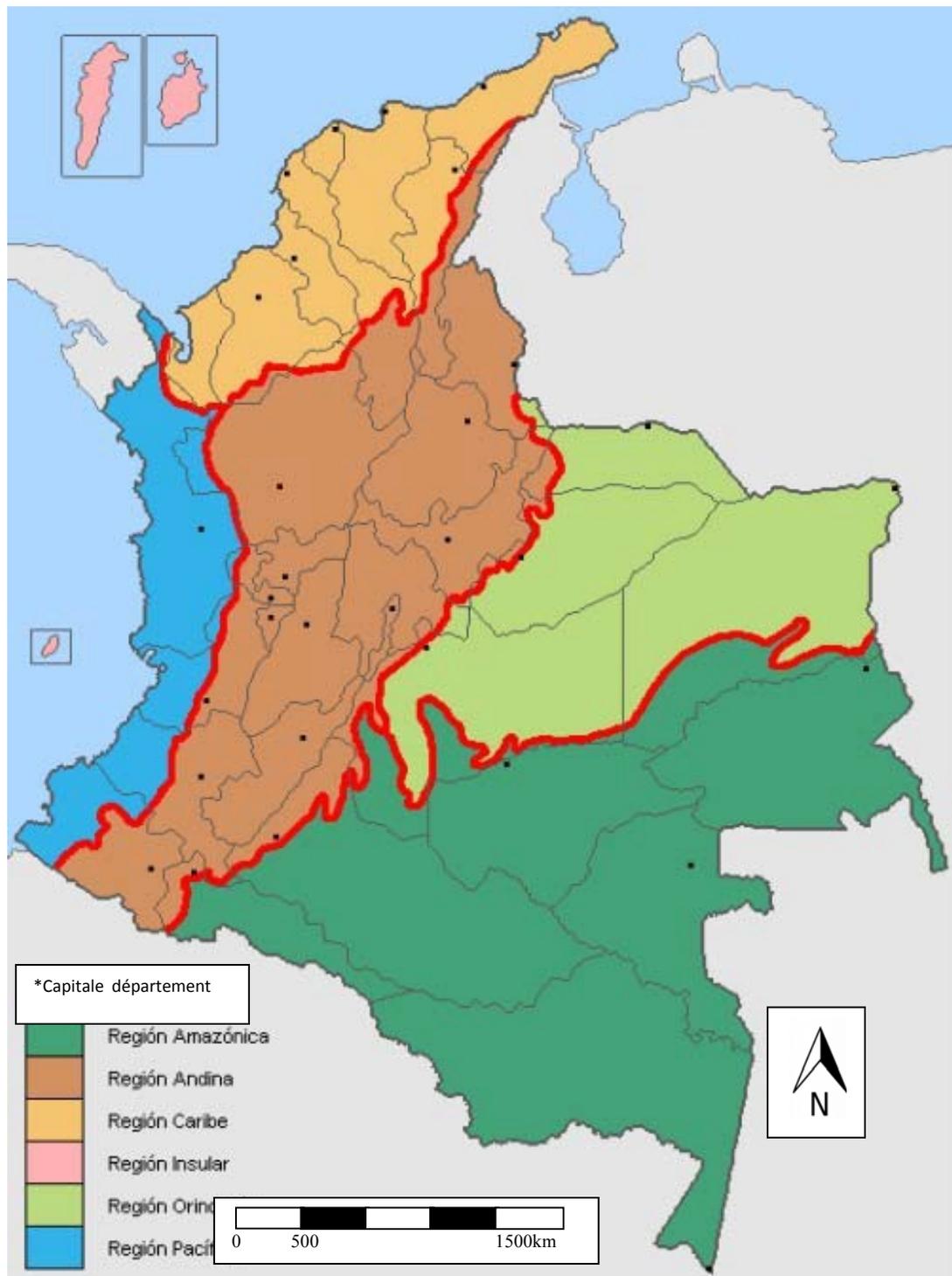
Quant à la région de l'Orénoquie, elle se caractérise par de vastes plaines, son « pôle » étant la ville de Villavicencio. L'élevage de bétail y est fortement développé. La dernière région, celle de l'Amazonie, est traversée par le fleuve Amazone. Très riche en biodiversité, cette région est classée dans ce domaine première en Colombie et troisième au niveau mondial. Il faut préciser que ces régions géographiques sont également considérées comme des régions politiques et économiques par les autorités locales.

Les régions de l'Orénoquie et de l'Amazonie sont considérées comme des zones de la jungle. Dotées de plusieurs rivières, dont le fleuve Amazonas, elles auraient pu avoir un important développement fluvial, mais il est très rare d'y trouver un port fluvial important. (IDEAM, 2008).

La région de l'Orénoquie, située à l'est du territoire colombien, la région amazonienne, où se trouvent la forêt et la jungle, et la région Pacifique, ont en commun de ne pas avoir d'agglomérations urbaines de plus de 60 000 habitants. Cet état de fait est dû à la dévalorisation en même temps qu'à la désoccupation de ces espaces. Il y existe cependant une agriculture extensive avec, toutefois, une forte présence de cultures « illicites ». (IDEAM, 2008).

D'après le Département National de Statistique (DANE, 2005), la population qui habite dans ces trois régions (Orénoquie, Amazonie et Pacifique) représente 4 % seulement du total de la population colombienne.

Carte N° 4 : Régions colombiennes, 2009.



Source : Institut géographique «Agustin Codazzi». IGAC 2009.

3.2.4. Population

La population autochtone que les conquistadors trouvèrent à leur arrivée dans le territoire colombien approchait les 4 millions d'habitants, selon des calculs effectués par des chercheurs colombiens contemporains. 95 % de cette population se concentrait dans la région andine et la région Caraïbe. Il faut rappeler que cette dernière zone est la plus tempérée du point de vue du climat et de la géographie, les terres y étant planes en plus d'être proches de l'océan. (Cuervo, 1985).

À cette époque, la fragmentation culturelle chez les Indigènes colombiens était très marquée, de très nombreux groupes de taille réduite étant dispersés à travers le territoire. Les variations entre ces groupes étaient également importantes d'un point de vue politique et économique. Les peuples indigènes les plus avancés à cette époque étaient aussi ceux qui avaient une plus grande densité de populations, et ils s'étaient implantés dans les hauts plateaux des cordillères, les vallées et les plaines. (Cuervo, op.cit.).

À cette époque, il n'y avait pas de grandes représentations ethniques sur le territoire colombien. L'ethnie des Caraïbes était située dans la région Caraïbe, et deux autres ethnies se partageaient le centre du territoire colombien : celles des Chibchas et des Muiscas. Ces deux peuples habitaient les hauts plateaux andins, et leurs principaux centres religieux étaient Bacatá, Hunza, Sugamuxi et Tundama. Ces centres religieux correspondent aux villes actuelles de Bogota, Tunja, Sogamoso et Duitama. (Safford, 2002).

La majeure partie de la population colombienne est le produit d'un processus de métissage entre les colons espagnols et les autochtones. On trouve aussi les descendants de familles espagnoles, appelées « criollos », de race blanche. On rencontre également des Noirs descendants d'esclaves, emmenés des côtes occidentales de l'Afrique au XVI^e et XVII^e siècle, pour travailler dans les mines. Le résultat de tous ces mélanges raciaux est une population de mulâtres, de « mambos » et

surtout de métis proprement dits. Il existe toutefois toujours des communautés exclusivement indigènes qui survivent dans des zones protégées par la constitution colombienne. Depuis la colonisation, la population de la Colombie est concentrée dans l'ouest et le nord du pays. (Cuervo, 1985).

Lors des premières vagues migratoires sur le territoire de ce qui est maintenant devenu la Colombie, les populations s'installèrent sur la côte et sur les parties inférieures des vallées fluviales. (Curvo, op.cit.). La population de la Colombie, qui est aujourd'hui de 44 millions d'habitants, est concentrée à 80 % dans les villes. La région andine est la plus peuplée avec 80 % de la population totale du pays. On y trouve les principales agglomérations urbaines, dont Bogota, la capitale colombienne, réunissant à elle seule près de 8 millions d'habitants. La région andine est suivie par la région Caraïbe qui totalise 16 % de la population totale du pays. Les régions du Pacifique, celle de l'Orénoquie et de l'Amazonie concentrent seulement 4 % des Colombiens. (DANE, 2005).

4. Développement économique de la Colombie

Ce volet dépeint la Colombie avant la colonisation espagnole, à l'époque précolombienne. De petits villages étaient dispersés dans l'espace colombien, mais il n'existait pas encore de villes comme Bogota, Cali ou Barranquilla. Les Espagnols cherchaient « l'Eldorado », et, ce faisant, fondèrent les villes actuelles (Bogota, Cali, Medellin, Barranquilla et Bucaramanga). Ces villes se sont développées économiquement et sont aujourd'hui à la base du système économique et urbain du pays. Les routes parcourues par les conquérants espagnols sont à l'origine du réseau routier colombien, tel qu'on le retrouve aujourd'hui.

4.1 L'occupation de l'espace dans la Colombie précolombienne

Les villages construits par les Indigènes étaient bien différents à plusieurs titres des villes créées ensuite par les Espagnols. (Histoire de la Colombie, 1998). Les villages de l'époque furent bâtis par et pour les Indigènes colombiens comme des centres religieux. On y adorait par exemple des divinités comme le dieu du soleil (Sogamoso) ou le dieu de la lune (Guatavita). Certains villages jouaient aussi le rôle de petits centres politiques également liés à la religiosité, tel Tunja qui est actuellement le chef-lieu du département de Boyacá.

Avant l'arrivée des Espagnols, l'occupation territoriale des peuples indigènes en Amérique du Sud en général était concentrée dans les centres religieux. (Cuervo, 1985).

La concentration urbaine qui est intervenue plus tard en Colombie n'a pas été le fruit du hasard : depuis leur fondation, les villes étaient conçues pour concentrer une grande population. Le phénomène d'urbanisation n'est donc pas apparu du jour au lendemain, et il est nécessaire de remonter l'histoire de la fondation des villes

espagnoles en Colombie pour appréhender la problématique de la configuration spatiale et de la polarisation du territoire colombien.

Nous allons essayer de donner un aperçu de l'histoire de la Colombie, de son développement économique et urbain, en confrontant des éléments de type à la fois géographique, historique, économique et social. Le peuplement de l'Amérique du Sud, à partir de l'arrivée des Espagnols et des Portugais, a commencé en général sur les côtes atlantiques et pacifiques. Mais à cela il existe quelques exceptions. En effet, la Colombie, la Bolivie et l'Équateur fondèrent leurs villes capitales au centre de leurs territoires respectifs. (Cuervo, 1985).

Du XIX^e siècle jusqu'aux années 70, la majeure partie de la population colombienne vivait dans de petites villes ou en milieu rural où la source première de revenus était l'agriculture et le bétail. (Cuervo, op.cit.).

L'occupation progressive des Amériques a été largement basée sur le modèle des avant-postes de Vance. (Proulx, 2002). Les premières villes fondées par les Espagnols et par les Portugais étaient par exemple des avant-postes situés à des endroits stratégiques qui permettaient d'accéder à un territoire puis d'avancer plus loin à l'intérieur de celui-ci. Les conquérants du continent sud-américain n'avaient pas seulement besoin d'occuper un territoire, mais surtout de le dominer. À certaines occasions, les Indigènes s'opposèrent farouchement à cette domination, ce qui obligea les colons à fonder à chaque fois une ville pour assurer la réception des provisions et ainsi pouvoir poursuivre la conquête. (Cuervo, op.cit.).

Des spécialistes colombiens en sciences sociales prétendent que les réels facteurs qui poussèrent les habitants des plaines à gravir les zones montagneuses furent les conditions climatiques plus favorables, et la sécurité qu'apportaient ces territoires dans le contexte des conflits territoriaux qui sévissaient alors. Du coup, l'occupation du territoire colombien a suivi une trajectoire allant « de haut en bas ». En effet, les premiers occupants du territoire se sont déplacés des hauts plateaux vers les vallées. La prédominance de cette trajectoire d'occupation s'explique aussi par le relief, des

questions de salubrité et par le climat. Ces zones se situaient par ailleurs à des endroits plus facilement contrôlables par leurs habitants. (Fals Borda, 1996).

4.2 L'intérêt des Espagnols

Il y a un point d'intérêt commun vers lequel les conquérants espagnols convergeaient : le centre de la Colombie. Pourquoi ? La réponse est simple : cette zone abritait les centres religieux les plus importants situés à Sogamoso (Le Temple du Soleil) et Guatavita (le Temple de la Lune), où selon la légende, les Indigènes offraient de l'or, de l'argent, des émeraudes, etc. La description faite de l'endroit d'adoration religieuse par les Indigènes faisait miroiter un eldorado : un emplacement où les conquérants trouveraient beaucoup d'or et de richesses. (Junis, 2004).

Ces endroits étaient situés près de Bogota, l'actuelle capitale colombienne. Il est important de noter que ces hameaux précolombiens étaient des lieux religieux sans rapport aucun avec l'organisation urbaine imposée par les conquérants espagnols. Voyons maintenant comment Bogota est devenue la principale ville de la Colombie. Comme nous l'avons évoqué plus haut, toutes les voies d'accès du pays convergeaient vers le centre, plus précisément vers l'emplacement de ce qui allait devenir la capitale.

En réalité, selon l'historien Groot (1878), Bogota a été fondée deux fois : la première fois par Gonzalo Jiménez de Quesada, et la seconde avec l'ensemble de conquérants espagnols qui sont arrivés en même temps que le même de Quesada.

L'intérêt des conquérants espagnols pour un eldorado, combiné au peuplement indigène précolombien, explique le mode d'occupation du territoire colombien. Essayons maintenant de décrire le cheminement utilisé par les conquérants espagnols, et qui a déterminé irréversiblement l'occupation historique de la Colombie. En 1524, Balboa entreprit son voyage à la recherche du fameux eldorado, vers le centre du pays, jusqu'au chef-lieu actuel du département d'Antioquia, la ville de Medellín. (Martinière, 1979). Ce périple constitua l'une des premières tendances de l'occupation du territoire

de la Colombie postcolombienne. Selon des historiens locaux, Vasco Nuñez de Balboa disposait à cette époque d'informations sur la possibilité de trouver l'« eldorado ».

La tribu des « Sinu » aurait disposé de beaucoup d'or à l'époque. Nuñez de Balboa commença alors son expédition en remontant la rivière San Jorge puis la rivière Sinu jusqu'à la vallée du même nom, qui abrite aujourd'hui la ville de Montería. La quête de l'or appartenant à cette tribu fut la seule motivation de la progression vers l'intérieur de la Colombie, où le climat était plus clément et les oppositions tribales moins farouches. Les tronçons qui n'étaient pas navigables dans ces parcours furent bien sûr faits à pied par les expéditionnaires. (Martinière, op.cit.).

Dans le même ordre d'idées, Rodrigo de Bastidas fonda la ville de Santa Marta, le deuxième avant-poste de l'Amérique du Sud, en 1525. Il prolongea les voies d'accès en remontant la rivière de la « Magdalena » pour arriver enfin à Bogota où, selon les Indigènes, se trouvait l'« eldorado ». Ceci est la deuxième tendance d'occupation spatiale de la Colombie (Martinière, op.cit.).

Le troisième tracé, initié par Pedro de Heredia en 1532, suivit un parcours allant de Carthagène jusqu'à Medellín. Les expéditionnaires suivaient les traces de mines très renommées pour la quantité d'or qu'elles contenaient (les mines de Buritica).

Ces mines étaient situées sur le territoire de la cordillère occidentale, qui correspond aujourd'hui au département d'Antioquia. Le reste du tronçon, depuis San Sebastian de Buenavista jusqu'à Medellín, fut accompli à pied par les expéditionnaires, car la présence de la cordillère occidentale empêchait toute autre manière de progresser vers l'intérieur du pays. Notons que c'est le conquistador Vadillo, nommé par Heredia pour trouver les mines, qui fut désigné chef de cette expédition.

En 1538, l'expédition commandée par Sébastien de Belalcázar et par Jorge Robledo, arriva au sud de la Colombie en provenance de l'équateur. Cette expédition constitua la quatrième tendance de l'occupation des terres colombiennes. Durant leur long trajet vers Medellín, les expéditionnaires fondèrent les villes de Cali et de Cartago qui font aujourd'hui partie du département du Valle del Cauca. L'expédition remonta

la rivière Cauca jusqu'à Medellín en formant de petits avant-postes pour se procurer des provisions et pouvoir ainsi continuer son chemin vers l'« eldorado ». À leur arrivée à Medellín, De Belalcázar et Robledo se trouvèrent nez à nez avec l'expédition de Vadillo qui arrivait du nord de la Colombie. Les deux expéditions s'opposèrent farouchement pour le contrôle de ce territoire.

Suite à l'expédition de Sébastien de Belalcazar et de Jorge Robledo, ce dernier prit les commandes d'un autre groupe d'explorateurs qui gagna la capitale colombienne après avoir parcouru l'ouest du territoire. Durant son trajet, Robledo fonda Santiago de Cali, aujourd'hui quatrième ville en importance du pays. Il parcourut ce qui allait devenir aujourd'hui les villes de Pasto et Popayán, situées au sud du territoire colombien. Robledo navigua sur la grande rivière de la Magdalena jusqu'à l'actuelle ville de Honda, pour ensuite marcher jusqu'à Bogota. Son expédition constitua le cinquième volet de l'occupation spatiale en Colombie. (Martinière, 1979).

La dernière tendance d'occupation de l'espace colombien a débuté en 1538 à Coro, un village vénézuélien, suite à l'expédition menée par Nicolas de Federman. Il passa par ce qui est devenu la ville actuelle de Cúcuta. Federman entra en territoire colombien par l'est pour ensuite prendre la direction du centre et de l'actuelle Bogota. (Martinière. op.cit.). L'expédition était comme les autres à la poursuite d'un « eldorado ». Le périple de Federman profita des voies navigables qu'offraient les rivières Apuré et Arauca, aux débouchés proches l'un de l'autre. L'expédition traversa ensuite les plaines de l'Orénoquie pour rejoindre la rivière Meta en passant par la ville qui est aujourd'hui Villavicencio. De là, elle monta à pied jusqu'à la capitale de la Colombie.

Sur la carte ci-après, on peut identifier quelques tendances et parcours d'occupation de la Colombie. Les quelques parcours historiques qui ont suivi les tendances d'occupation de la Colombie sont désignés dans la carte N°5 par les lignes bleues. Les tendances historiques d'occupation ont eu lieu principalement dans la région andine où les villes de Bogota, Medellín, Cali et Bucaramanga se situent. Si on observe la localisation des villes colombiennes, on constate une disposition urbaine

très inégalement distribuée à travers le territoire. Cette distribution solidement anisotrope des villes colombiennes dans l'espace constitue une importante caractéristique de la conformation de l'espace colombien. Le plus frappant dans l'emplacement des villes colombiennes est le fait qu'elles soient essentiellement situées dans la moitié occidentale du pays.

Carte N° 5 : Tendances d'occupation historique de la Colombie, 2008.



Source : Corporation Vivencia andina 2008.

4.3 L'industrialisation et l'urbanisation en Colombie

L'histoire urbaine et industrielle de la Colombie est marquée par l'influence des conquérants espagnols depuis de l'arrivée de ceux-ci en 1524. À cette époque, les conquistadors espagnols fondèrent des villes sur le territoire, avec une significative ressemblance architecturale et urbaine avec celles qu'ils avaient laissées derrière eux en Espagne. (Cuervo, 1985).

La production économique de la Colombie durant la période de colonisation espagnole allant de 1524 à 1810 était basée sur l'exploitation démesurée de métaux comme l'or et l'argent ainsi que des émeraudes que les Espagnols rapatriaient vers leur pays. Par ailleurs, sur la même période, ils découvraient les vertus thérapeutiques et pharmaceutiques du quinquina, arbuste utilisé pour la guérison de la fièvre. Des écorces de quinquina ont donc été exportées au même titre que les métaux et les émeraudes. (Cuervo, op.cit.).

En 1810, la Colombie se libéra politiquement de l'Espagne, mais continua de dépendre encore économiquement de celle-ci. L'économie colombienne était fondée principalement sur l'exploitation agricole à la fin du XVIII^e ainsi qu'au début du XIX^e siècle. Si, au début, le quinquina était la marchandise principale d'exportation, il fut rapidement détrôné par le café qui est devenu la première source d'exportation du pays. (Fals Borda, 1985).

L'industrie colombienne (entendue comme un processus de traitement des matières premières allant au-delà de simples besoins domestiques pour cibler un grand marché de fabrication) a connu un destin complexe, passant par un cycle de plusieurs naissances et de plusieurs extinctions avant une consolidation définitive. (Bairoch, 1985). En Colombie, durant les années 1900, les échecs du processus d'industrialisation ont été plus retentissants que les réussites. Le seul pays sud-américain à avoir rencontré rapidement un certain succès dans ce domaine fut à l'époque le Brésil. (Bairoch, op.cit.).

Entre 1900 et 1920, l'activité économique de la Colombie, presque entièrement dédiée à la production et à l'exportation du café, généra une importante accumulation de capitaux. Une part de ceux-ci fut réinvestie dans le démarrage d'autres industries, tandis qu'une autre part fut allouée au soutien des entreprises ayant réussi leur démarrage industriel avant cette période. Grâce aux revenus que l'exploitation du café a générés, c'est donc toute l'industrie colombienne qui finit par connaître une ascension soutenue. (Cuervo, 1985).

Entre 1921 et 1980, le secteur industriel colombien a connu une période de consolidation. Entre autres exemples, nous pouvons citer la brasserie « Aguila » à Bogota, la compagnie aérienne « Avianca » à Barranquilla, les entreprises de textile « Fabricato et Coletejer » à Medellín, l'entreprise de production de canne à sucre « Azucar Manuelita » à Cali, l'entreprise de culture et de transformation du tabac « Tabacos Nacionales » à Bucaramanga, etc.

Dans les vingt premières années du XX^e siècle, les industries créées entamèrent l'amélioration de leurs méthodes de production, et l'emploi industriel augmenta massivement bien que la population durant cette période ait été essentiellement rurale. D'ailleurs, pour accompagner ce boom, le gouvernement du Président Lopez Michelsen (1970-1974) dut initier le programme « *Para cerrar la brecha* » (pour fermer la brèche) afin d'attirer les habitants du milieu rural vers les villes. La taille des villes où des industries étaient présentes s'est donc rapidement amplifiée, mais la production industrielle colombienne se cantonna au marché domestique, à part une mince ouverture vers les pays voisins comme le Venezuela, le Pérou ou l'Équateur.

Durant cette même période, les terres agricoles colombiennes s'élargirent, favorisées en cela par la production industrielle des engrais et par l'importation de la machinerie agricole. (Cuervo et Lotero, 1985).

Des gouvernements démocratiques se sont succédé entre 1945 et 1980 malgré la période de violence politique que la Colombie a vécue entre 1949 et 1957. Ces gouvernements ont pu promouvoir le développement économique, urbain et régional

du pays à travers l'application de projets politiques et économiques efficaces, et la mise en place d'infrastructures destinées à relier entre elles les régions déchirées par les guerres civiles. (Cuervo et Loero, op.cit.).

Barranquilla

Barranquilla a connu son âge d'or comme principal port fluvial de la Colombie et sur la mer des Caraïbes entre la fin du XIX^e siècle et la première moitié du XX^e siècle. Elle est devenue la plus grande ville colombienne sur les bords de la mer des Caraïbes grâce à l'activité commerciale intense générée en partie par l'immigration étrangère (Posada, 1998). Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, la production de café a pris un essor dans le centre montagneux du pays, essor qui lui a permis de devenir le principal produit agricole et d'exportation de la Colombie.

De plus, au début du XX^e siècle, le commerce du pays avec le reste du monde se faisait à partir du port de Barranquilla. La production d'or ayant diminué, son exportation suivit la même trajectoire déclinante. Par ailleurs, le rapport entre le poids transporté et les coûts de transport de l'or ne rendait pas son exportation rentable, contrairement à celle des produits agricoles. Ces derniers se substituèrent ainsi à l'or comme principale source d'exportation. En outre, Barranquilla était le seul port colombien pouvant offrir des prix concurrentiels pour l'exportation de ces produits. (Meisel Roca, 1987).

En 1919, quelques entrepreneurs de la ville s'associèrent avec des pilotes allemands, pour créer ce qui allait ainsi devenir la première entreprise aérienne sud-américaine. Mais la prospérité de Barranquilla fut stoppée en 1940 avec le changement des conditions du commerce mondial. De plus, les difficultés économiques découlant de la crise des années trente, et la construction d'un nouveau port colombien sur la côte Pacifique, avaient commencé à sonner le glas de la prééminence de la ville.

Dans la droite ligne de ce recul de l'économie de Barranquilla entre 1945 et 1980, les chiffres du DANE montrent aussi une décroissance du secteur industriel dans son ensemble à l'échelle nationale. Sur cette même période, ce secteur a connu une baisse de 28 % à Barranquilla et de 20% dans sa zone métropolitaine étendue. Les autres secteurs comme l'agriculture, les services publics, les services domestiques, l'industrie minière et le transport enregistrèrent aussi un recul significatif.

La crise de l'industrie entraîna progressivement l'économie de Barranquilla et de sa zone métropolitaine vers une forte tertiarisation, car des secteurs comme le commerce, les finances, l'immobilier et les services gouvernementaux gagnèrent fortement en importance. (Bonnet, 2005).

Cali

Comme nous l'avons évoqué plus haut, Barranquilla perdit beaucoup de son importance économique suite à la construction du port maritime de Buenaventura sur la côte Pacifique. Ce nouveau port jouxtait Cali qui est devenue la ville la plus grande et la plus riche de l'ouest du pays à partir du milieu du XX^e siècle. Cette situation dura jusqu'au début des années 1970. La ville et ses alentours se développèrent grâce à la culture de la canne à sucre que le climat et la structure des plaines favorisaient. Mais si Cali était un grand centre de production agricole, elle restait tout de même isolée à cause de son relief. Néanmoins, à partir de 1930 (année de la première grande ouverture commerciale colombienne), fut construite la première route traversant la cordillère des Andes pour relier les villes de Cali et de Bogota. C'était donc une belle opportunité pour Cali de sortir un peu de son isolement.

Malgré la vocation agro-industrielle reconnue du département de Vallée de Cauca où est située Cali, la participation moyenne du secteur des services dans l'économie de la région entre 1945 et 1980 est surprenante. La participation des services financiers, de l'assurance et de l'immobilier ainsi que la participation des

services publics de transports et de communications représentaient par exemple 10 % du total de l'économie régionale. D'autre part, l'industrie, le commerce et le secteur agricole représentaient 38 % de l'économie de la zone métropolitaine de Cali durant la même période (de 1945 à 1980), tandis que les secteurs de la construction et des mines, associés aux facteurs productifs des entreprises industrielles, en couvraient près de 10 %. La partie restante correspond à l'apport de l'administration publique régionale. (ICER, 2005).

Un examen de l'économie de Cali et de ses environs durant cette période montre une consolidation du secteur agro-industriel du sucre, due en bonne partie à la création de la plus grande usine de transformation de la canne à sucre en éthanol. Cela a été d'autant plus décisif que Cali est devenue la plus grande ville exportatrice de sucre en Amérique du Sud. (Meisel, 2005).

Medellín

Medellín est au centre de ce qui a été appelé « l'axe du café ». Au cours du XIX^e siècle et jusqu'au début du XX^e siècle, la ville fut le centre du commerce de l'or. (Mayor Mora, 1989). Le gouvernement de Rafael Reyes (1904-1909), qui encouragea sur une courte période de cinq ans l'effort de création et de consolidation des entreprises nationales, a largement contribué à la prospérité de la ville. Son développement économique prit son essor dans les années 1920 pour atteindre son apogée durant la décennie allant de 1970 à 1980. Il faut noter que cette période fut aussi économiquement fleurissante pour plusieurs autres villes (Ocampo, 1984).

En Europe, la généralisation du travail des femmes et des enfants dans le capitalisme industriel eut une influence capitale dans l'essor économique du vieux continent. Au début du XX^e siècle, dans la même lignée, Medellín regroupait un nombre important de femmes qui devinrent la plus importante force de travail des sociétés textiles comme Coltejer, Textiles Bello et Frabricato. Les femmes

commencèrent rapidement à se spécialiser et à s'organiser avec l'aide de l'Église catholique.

À cette époque, les fabriques de textile étaient plus que des lieux de travail : elles faisaient aussi office de banques où les travailleurs dans leur ensemble pouvaient mettre leurs épargnes ou même obtenir des prêts pour développer leurs projets de construction. Grâce à cette double fonction des entreprises, plusieurs quartiers furent construits et portent des noms d'entreprises (comme le quartier « Coltejer », par exemple). (Ocampo, 1984).

Des années 1950 jusqu'aux années 1970, Medellín a ardemment disputé la suprématie de Cali. Mais ce n'est qu'entre les années 70 et 80 qu'elle récupéra sa place de première ville économique de Colombie. Elle est devenue un centre d'usinage, de fabrication et de transformation, en grande partie grâce à un secteur du textile porté par l'essor économique qui caractérisa cette décennie.

Grâce à son relief, la région héberge dans le département d'Antioquia le centre de production d'énergie hydro-électrique le plus important de Colombie. Cette région détient en effet aujourd'hui de grandes centrales hydroélectriques et de grands systèmes de conduites électriques dont une grande partie du pays est dépendant. Le département d'Antioquia est également à la pointe dans d'autres industries, avec de grandes usines comme ciments Samper, ciments diamant et ciments Argos. Il convient aussi de noter qu'il est situé sur un territoire très proche des matières premières telles que le calcaire, le charbon, etc. (Ocampo, op.cit.). Entre 1945 et 1980, Medellín a consolidé sa place de deuxième ville industrielle de la Colombie. Les revenus d'exportation du secteur du textile et ceux de l'industrie de transformation y étaient devenus la principale source de revenus pour les ménages.

Le secteur hydro-électrique a bien contribué à la consécration de Medellín comme deuxième ville industrielle, et ce en y implantant les sièges sociaux des grandes entreprises du secteur. Ce fait, selon les règles fiscales, obligeait ces entreprises à y déclarer leurs revenus. Le secteur tertiaire, notamment le commerce, a aussi prospéré

durant cette période. Cela entraîna la construction de plusieurs centres commerciaux et de grandes surfaces, faisant de Medellín une ville très dynamique économiquement, malgré quelques problèmes de violence et d'insécurité. (Meisel, 2005).

Bogota

Malgré l'essor considérable de Medellín, Bogota reste la principale ville du pays. Bogota est située dans la cordillère orientale, et est historiquement la plus grande ville de Colombie, en plus d'en être la capitale. Cependant, ces avantages cumulés n'ont toutefois pas créé un dynamisme économique plus important que dans les autres grandes villes de la Colombie. Vers 1830, Bogota accueille des usines d'articles de céramique, de verre et de textiles, mais les années 1840 virent ces usines fermer une à une leurs portes. (Bejarano, 1977).

Entre 1830 et 1850, apparurent de petites fabriques (fabriquetas) dédiées à l'élaboration du tissu en coton. Le tissage était effectué par le biais de l'énergie hydraulique produite par un mécanisme de roue à palettes. Mais cet effort primitif finit par s'évanouir, la station de production n'étant pas en mesure de surmonter sa dépendance à une ressource d'eau incertaine. Ces tentatives furent donc vaines et ne permirent pas de concurrencer les produits étrangers d'une qualité supérieure. (Bejarano, op.cit.).

Les industries apparurent finalement à Bogota durant les décennies de faïence. Une des premières « fabriques » fut une usine de production d'acide sulfurique. La production de fer arriva un peu plus tard. L'origine de cette dernière remonte aux exploits de l'Indépendance, lorsque le pays était à la recherche de plomb et de minerais de fer afin de fabriquer des munitions ainsi que des canons pour faire face à la reconquête espagnole. L'industrie du fer a commencé à émerger en Colombie avec l'apparition des forges, c'est-à-dire de petites usines dotées de fours en fer et de

système de raffinage. Les premières forges sont apparues en 1827 à Pacho, une ville située près de Bogota, dans le département de Cundinamarca. (Bejarano, 1977).

D'autres secteurs industriels se sont par la suite installés dans les départements centraux de la Colombie. Ils relèvent pour la plupart du secteur primaire de l'économie. On peut citer à titre d'exemple l'extraction d'émeraudes dans les mines du département de Boyacá qui est voisin du département de Cundinamarca.

Dans le même ordre d'idées, d'autres industries liées à l'extraction de métaux comme l'or et l'argent se développèrent également, alors que l'extraction du sel dans les mines de Zipaquirá apparaissait à la même époque. Ces industries occupaient un créneau commercial encore faible, et elles étaient gérées par le biais d'organisations semblables aux coopératives d'aujourd'hui. (Ocampo, 1984).

Quant à l'industrie de l'extraction du fer, elle fut rapidement consolidée, attirant des capitaux étrangers et faisant l'objet de plusieurs aides, notamment durant la crise financière de Bogota en 1842. Prometteur, ce petit secteur fut diversifié au niveau régional, et de petites sidérurgies virent le jour à Samacá (dans le département de Boyacá) en 1856, à Pradera en 1860, à Amagá (Antioquia) en 1865, et à Pacho (Cundinamarca) où des ingénieurs français apportèrent une expertise précieuse au développement de cette industrie. (Ocampo, op.cit.). Le marché national du fer semblait donc en voie de consolidation, bien que son fonctionnement soit grandement dépendant de l'hydroélectricité. Il arrivait souvent que les hauts fourneaux sidérurgiques restassent hors service pendant six mois. Les méthodes de production avec la vapeur n'arrivèrent que dans les années 1880, voire même un peu plus tard, à Samacá et à La Pradera.

Par ailleurs, les liens stratégiques entre l'industrie sidérurgique et les compagnies de chemin de fer, qui étaient leurs principales clientes, ne furent jamais solides. Cependant, les premiers chemins de fer nationaux réveillèrent un enthousiasme patriotique bien inhabituel, qui a permis malgré tout la mise en place de chemins de fer à la Pradera en 1884. (Ocampo, op.cit.).

En 1889, Bavaria s'installa à Bogota et devint plus tard la plus grande brasserie d'Amérique du Sud. La capitale accueillit également, dans la foulée, une filiale de Bavaria (Fenicia) qui fabriquait des bouteilles en verre pour la brasserie. En 1887, une usine moderne de chocolats s'y installa également.

Cependant, à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, les mines de fer n'étant jamais soumises à une étude géologique stricte afin de déterminer leur qualité et leur quantité, le fer fut finalement rejeté par les clients importants qui préféraient pour leurs chemins de fer l'acier au fer. Ce dernier avait la réputation d'être trop fragile pour la construction des rails et de divers composants (Identification de l'histoire, 1993). Finalement, vers les années 1910, l'amélioration de la mécanisation des usines commença à être un vrai moteur de développement économique pour les industries colombiennes. Les machines se substituèrent aux roues hydrauliques primitives et anachroniques, ou encore aux machines à vapeur, comme ce fut le cas chez « Bavaria », la plus ancienne brasserie du pays. (Ocampo, 1984).

L'activité économique qui retrouva ainsi une vitalité nouvelle commença à se diffuser vers le centre du pays. Ce processus eut beaucoup d'impact sur la vie économique des municipalités situées dans la périphérie de la capitale. Ainsi, à partir de 1980, la croissance économique des communes proches de Bogota, devint beaucoup plus dynamique que celles des villes qui en étaient le plus éloignées. (Cuervo, 1998).

Les municipalités aux abords de Bogota qui eurent la plus grande concentration spatiale de revenus dans les dernières décennies étaient celles situées dans la région des Caraïbes colombiennes. La tendance à la concentration spatiale des revenus vers Bogota et ses environs immédiats s'est poursuivie dans les années 90, malgré l'ouverture et la libéralisation commerciales censées inciter le développement économique des ports et des régions situées aux frontières. (Fernandez, 1999).

En outre, Bogota s'est consolidée comme lieu de concentration des industries et des activités commerciales du pays, ayant été la principale bénéficiaire du processus de

croissance qui a débuté dans les années soixante et s'est poursuivi à la fin du XX^e siècle et au début du XXI^e siècle. (Meisel, 2005).

En confirmation de ce phénomène, une étude récente de Bonet (2005) sur les structures économiques régionales en Colombie montre que les secteurs productifs qui utilisent le plus les économies d'échelles (utilisation de technologie) se sont concentrés à Bogota dès les années cinquante. Cette tendance à la pérennisation de ce monopole autorise à penser que la situation actuelle des quatre villes les plus importantes va se prolonger encore pendant les prochaines années. (Meisel, 2005).

4.4. Les quatre facteurs de développement en Colombie

Parmi les facteurs qui expliquent la concentration du développement industriel colombien essentiellement à Bogota, Barranquilla, Cali et Medellín, on peut isoler quatre éléments explicatifs essentiels.

Premièrement, la concentration et l'emplacement des agglomérations ont joué un rôle fondamental dans le maintien des activités industrielles dans l'espace colombien, dans la mesure où les caractéristiques de ces agglomérations (proximité des bassins de main-d'œuvre, proximité du marché, proximité des matières premières) ont été le principal moteur de l'investissement industriel en Colombie. (Bonnet, 2005). Ces facteurs jouant un rôle fondamental, les régions périphériques ont de ce fait beaucoup de difficultés à développer une structure industrielle propre. Le second facteur qui affecte le secteur industriel est la pauvreté relative de son marché naturel (endogène ou interne).

Le troisième facteur à prendre en compte est l'inexistence d'un lien déterminant entre l'industrie qui est située principalement à Bogota, à Barranquilla, à Cali et à Medellín avec des marchés externes.

Le quatrième facteur est la mise en concurrence des entreprises colombiennes avec des firmes étrangères suite au processus d'ouverture et de libéralisation économique à partir de 1991. Cette ouverture économique a entraîné la nécessité de réorganiser les groupes économiques internes pour faire face au succès des nouveaux concurrents présents sur le marché domestique. Un processus de changement des activités productives a été mis en place, en mettant à profit les avantages liés aux réseaux et en introduisant des économies d'échelle dans le processus productif.

L'objectif était de pallier à une réduction des capacités locales de production dans certains conglomérats industriels du pays. (Bonnet, op.cit.). L'existence de ces quatre facteurs que nous avons exposés a souvent fait dire à beaucoup que le développement économique en Colombie s'apparente à un monstre à quatre têtes.

La géographie de la Colombie a clairement donné naissance à un territoire divisé ; les flux de population entre les zones rurales et urbaines ont été réduits, fragmentés et orientés vers les villes formant le cœur des marchés régionaux, en particulier Barranquilla, Cali, Medellín et Bogota. (Gouesset, 1998). La Colombie a vécu deux événements de grande envergure durant la période allant de 1985 à 2005.

Le premier est lié à l'ouverture et à la libéralisation du commerce, et à l'internationalisation de l'économie colombienne en 1991. Le deuxième événement correspond à la réforme de la Constitution de 1991 qui a banni la réélection automatique du président sortant. (Meisel, op.cit.). Ce deuxième événement politique, vu comme un succès et un gage de stabilité politique, a aidé la Colombie à augmenter le niveau d'investissement durant la période 2002-2010. La diminution à leur niveau le plus bas en cinquante ans des indicateurs de violence et d'insécurité par exemple : nombre d'homicides par arme de feu, nombre de kidnappés, nombre de vols par infraction, nombre d'extorqués, etc. Ceci a joué également un rôle dans l'enclenchement de ce cercle vertueux. Cependant, les investissements en question se sont de nouveaux principalement concentrés dans les quatre villes. (Cardenas, 2010). Aujourd'hui, ces indicateurs sont devenus importants pour les investisseurs autant publics que privés qui analysent ces indicateurs afin de bien faire leurs investissements.

D'après Lotero (2005), certains des ajustements économiques et spatiaux dérivés d'une crise économique ou d'un changement de modèle économique (par exemple, ici, l'internationalisation de l'économie colombienne) entraînent une plus grande spécialisation ou une diversification de l'infrastructure industrielle des régions ou des centres urbains. Ces ajustements expriment les modifications qui se produisent dans la division spatiale du travail suite à la plus grande capacité pour concurrencer de l'industrie locale d'une région face à une plus grande exposition aux importations, en profitant des avantages comparatifs créés par les économies d'échelle et l'urbanisation.

Les ajustements dans la spécialisation et dans la diversification ne sont pas immédiats; raison pour laquelle ils sont à long terme et non à court terme. (Lotero, op.cit.).

4.5 Infrastructures et enclavement.

D'après Currie (1950), « le manque d'un système unifié de transport en Colombie est l'un des facteurs principaux contribuant aux coûts élevés pour la fabrication de marchandises ». Currie voit par ailleurs dans les limites du réseau de transport vers les marchés industriels « une des caractéristiques premières de l'industrie colombienne ». D'ailleurs, dans les années 50, un consensus a émergé en Colombie quant à l'urgence d'investissements massifs dans les infrastructures de transport. Ces investissements devaient permettre de relier un marché national dispersé, et de donner l'opportunité à beaucoup d'industries de tirer profit des bassins et des économies à leur portée. Au cours des années 50 et 60, beaucoup de routes furent donc construites et d'autres furent rénovées.

Ainsi, les entrepreneurs devinrent de plus en plus compétitifs à l'échelle nationale et non plus seulement régionale. Beaucoup de sociétés s'installèrent près de Bogota afin de tirer profit des grands marchés locaux. (Ocampo, 1984). La difficile géographie de la Colombie rend la construction de routes et de chemins de fer très coûteuse. La promotion du système routier a débuté en Colombie à partir de 1930, suite

à l'implantation du modèle keynésien. Les routes en Colombie, entre 1900 et 1931, totalisaient seulement 2643 km. (Cuervo, 1985). Il y a eu des différences importantes dans le développement économique et social des régions colombiennes.

Le pays est devenu une république indépendante de l'Espagne en 1810. À partir de là, les processus logistiques et la construction de voies routières ont pratiquement stagné. La Colombie a changé six fois sa Constitution depuis l'Indépendance, mais ses infrastructures, elles, ont très peu évolué.

Le pays a également connu huit guerres civiles, et personne n'est parvenu à l'industrialiser efficacement, et encore moins à en faire un réseau connecté. L'ensemble du territoire colombien reste encore fragmenté et divisé entre ses trois grandes cordillères et son épaisse jungle. (Polania D, 2010). Au début de la République, les régions colombiennes vécurent même comme de petites républiques indépendantes. Elles avaient leur propre monnaie pour les échanges commerciaux et possédaient des voies de communication indépendantes vis-à-vis des autres régions.

D'ailleurs, au sein des régions, les voies de communication existantes n'étaient toujours pas de nature à assurer une connexion optimale. Seules quelques villes étaient reliées entre elles. Les voies routières n'étaient donc pas planifiées pour unir l'ensemble du territoire colombien, mais seulement pour relier certaines villes d'une région entre elles. (Polania D, op.cit.).

C'est seulement à partir des années 1960 que le système routier colombien a été conçu comme un instrument d'interconnexion régionale qui permet l'intégration des marchés situés dans différentes zones périphériques du pays. Les gouvernements de l'époque entamèrent une série d'infrastructures routières destinées à relier les voies routières régionales existantes aux voies jugées « centrales ». Durant la décennie suivante (1970), le réseau routier secondaire (ou régional) et le réseau routier des municipalités évoluèrent de manière significative, grâce à des fonds de financement créés à cet effet. Cependant, le réseau routier central ou primaire (national) n'a pas subi de grandes modifications durant cette période. Il faut préciser qu'initialement les voies

routières ont été construites afin de relier les principaux centres de production et de consommation du pays. Ce qui, ultérieurement, a produit autour des voies routières, un effet de concentration de nouvelles populations, qui ont rejoint celles déjà existantes afin de profiter d'un plus grand accès aux principales voies de communication terrestres. (Perez, 2005).

La période s'étalant entre 1975 et 2000 a été fondamentale dans le développement de l'infrastructure routière de la Colombie. Les gouvernements en exercice à cette époque ont poursuivi les projets d'intégration des voies routières régionales, et, pour consolider le commerce international, ont renforcé les projets destinés à relier les voies routières existantes aux deux ports donnant sur la mer des Caraïbes et sur l'océan Pacifique. L'importance du travail effectué entre 1975 et 1994 a été telle que le total du réseau des voies routières en asphalte a été doublé, augmentant d'environ 5600 kilomètres, tandis que les voies routières secondaires et tertiaires, même si elles n'étaient pas toutes goudronnées, ont de leur côté augmenté jusqu'à atteindre le total de 55 000 kilomètres. (Perez, 2005).

En 2000, selon le ministère colombien des Transports, le pays possédait 11584,24 km de voies construites, dont 40 % qui se trouvaient dans un état qui les rendaient impraticables presque toute l'année. Pour un pays dont la superficie est de 1,12 million de km², la création de 9000 km de routes en soixante-dix ans est très peu significative en proportion. S'il existe 40 % de routes impraticables, cela veut dire que cette création est de 4300 km de routes seulement, en soixante-dix ans.

Selon des chiffres plus récents du ministère colombien du Transport (2004) concernant la qualité des voies routières du réseau national en asphalte, 59 % des routes se trouveraient en bon état, 36 % en état moyen et 5 % en mauvais état. D'autre part, la Colombie est l'un des pays qui ont le plus petit nombre de kilomètres de voies routières par mille habitants. Le ratio du pays est en la matière d'environ 3,5 kilomètres pour 1000 habitants. La Colombie est classée derrière des pays comme le Brésil qui a un ratio de 10 km pour 1000 habitants, le Costa Rica (9), l'Argentine (5,5), le Chili (5,2), le Venezuela (4,1), etc. (Cárdenas et Perez, 2005).

Si l'on fait le calcul en tenant compte uniquement des voies asphaltées, la Colombie n'atteint guère un ratio de 1 kilomètre par mille habitants : elle disposait en effet en 2005 de 400 mètres de voies routières asphaltées pour mille habitants. Ceci laisse voir clairement la nécessité d'adopter des mesures qui améliorent la quantité et la qualité de l'actuel réseau routier du pays. (Perez, op.cit.).

Le réseau routier de la Colombie compte à présent 167 000 km, dont seulement 25 000 (15 %) sont asphaltés. Si la surface totale de la Colombie est de 1 142 000 km², la couverture routière par kilomètre carré n'est guère plus de 145 mètres. De 1985 à 2005, le système routier a été le principal moyen de transport pour les biens et les personnes dans la région andine (Bogota, Bucaramanga, Cali et Medellin) et sur la côte nord-colombienne (Barranquilla).

La caractéristique principale de l'occupation de l'espace en Colombie est la présence d'un nombre important de centres urbains et productifs dans la partie centrale du pays (Bogota, Cali, Medellin et Bucaramanga). Pour cette raison, l'infrastructure de transport, notamment l'infrastructure routière aurait dû pouvoir garantir un rapide et efficace acheminement de grands volumes de marchandises des centres urbains vers les centres de consommation périphériques. (Perez, op.cit.).

En Colombie, l'acheminement rapide et efficace des produits fait largement défaut. Ceci affecte négativement le coût des transactions entre les populations des grands centres urbains. En faisant que l'information qui arrive aux marchés périphériques sur les excès d'offre ou de demande de biens spécialement des produits agricoles périssables ne soit pas connue de manière adéquate, donc le résultat est l'augmentation des disparités des populations les plus isolées qui sont aussi les plus pauvres du pays. . (Duque-Escobar, op, cit).

Le manque de routes est un problème que les colombiens ont toujours connu. Le pays a l'une des plus basses densités de routes et autoroutes en Amérique du Sud. (Bushnell, 1996). Nous avons également vu que les routes construites en Colombie à la fin du XIX^e siècle l'ont été pour relier des villes et des villages au sein d'une même

région, et que la jonction de toutes les régions en un même réseau ne s'est pas faite en raison des coûts élevés de cette construction et des difficultés géographiques liées au relief du pays. Ceci a donc renforcé la fragmentation urbaine, régionale et économique du pays. Par exemple, un voyage entre Bogota et Carthagène, un trajet de 1090 kilomètres, prend environ vingt heures en autobus. Il va sans dire que ce temps est trop long. Le même voyage en camion pour les marchandises prend presque deux jours.

Par ailleurs, un voyage entre la ville de Medellín, située dans la cordillère occidentale, et Carthagène, soit un trajet de 643 kilomètres, nécessite jusqu'à 16h d'autobus. Ces deux exemples donnent une idée de l'état de voies routières en Colombie et du temps nécessaire pour parcourir les distances.

Les chemins de fer du pays ont connu quant à eux leur plus grand déploiement entre les années 1920 et 1962, mais sans que cela puisse être comparable avec l'Amérique du Nord ou l'Europe. Aucune des voies de chemins de fer en Colombie ne dépasse une distance de 350 km d'affilée. Notons par ailleurs qu'il n'existe pas de liaison entre elles. Les trains ne furent utilisés jusqu'aux années 80, que pour le transport de personnes. Depuis 30 ans, ils ont été abandonnés pour être remplacés par des moyens de transport routier. (Ocampo, 1984).

L'essor des chemins de fer en Colombie a débuté dans la zone cafetière dans les Andes. La plupart des chemins de fer nationaux étaient des lignes qui convergeaient vers la rivière Magdalena qui était la principale artère de transport du pays au XIX^e siècle et sur une bonne partie du XX^e siècle. Cette rivière offrait un parcours long de presque 1 100 km. À cette époque-là, les chemins de fer furent le vrai moteur du développement économique. Ils furent construits avec un rythme soutenu bien que de manière isolée. La construction du premier chemin de fer (le Ferrocarril du Pacifique) commença en 1876 pour se terminer en 1915. En 1910, l'électricité arriva à Cali. (Ocampo, op.cit.).

Seul le chemin de fer entre Sogamoso et Santa Marta, s'étalant sur 900 km de long, reliait deux villes ne faisant pas partie de la même région. Notons qu'il existait

d'autres chemins de fer, comme celui entre Bolombolo et Cartago (construit entre 1874 et 1914), celui entre la Dorada et Fundacion (construit entre 1953 et 1961) et qui faisait partie du trajet entre Sogamoso et Santa Marta. Le chemin de fer entre Cali et Buenaventura (construit également dans les années 50-60) sera quant à lui relié à celui entre Bolombolo et Cartago pour offrir un accès sur l'océan Pacifique.

Cependant, à partir de 1929, les chemins de fer entamèrent leur lent déclin. En effet, c'est à partir de cette époque que le gouvernement commença à se tourner vers la construction d'autoroutes, afin de surmonter les problèmes récurrents liés encore une fois au relief du pays. (Ocampo, 1984). À présent, la Colombie dispose de 3154 km de voies ferrées dont 110 seulement sont en état d'utilisation et font l'objet de circulation continue (pour le transport de marchandises et du charbon dans la région Caraïbe). Pour un pays de 1 141 782 km², cela ne représente presque rien.

Il faut souligner que plus de la moitié des voies ferrées en Colombie sont en cours de construction, leurs travaux ayant commencé à partir de l'an 2000. Elles suivent le même tracé que celui des voies décrites ci-dessus et qui existaient déjà au XIX^e siècle. De plus, elles ne lient pas les grandes agglomérations entre elles. On peut donc déduire, eu égard à tous ces éléments, que les chemins de fer colombiens ne contribuent que peu à l'intégration urbaine et au développement économique et régional du pays.

Carte N° 6 : Chemins de fer en Colombie, 2010.



Source : Institut national de voies ferrées de la Colombie, INVIAS, 2010.

5 Présentation des coefficients d'analyse spatiale

La méthode utilisée dans ce mémoire est celle de l'analyse d'une série d'indicateurs dits coefficients de spécialisation, de la structure et quotients de la localisation spatiale. Selon Biais (1997), « l'indicateur est l'ensemble des opérations empiriques, effectuées à l'aide d'un (ou de plusieurs) instrument de mise en forme de l'information, permettant ainsi de classer un objet dans une catégorie, par rapport à une caractéristique donnée ». La caractéristique peut consister en la possibilité de mesurer la dispersion ou la concentration spatiale de la population et des secteurs économiques.

Les données utilisées dans le cadre de cette recherche proviennent de sources secondaires. Elles proviennent du Département National de Statistique de la Colombie et des recensements de 1985, de 1993 et de 2005. Les indicateurs d'analyse urbaine et régionale employés dans ce mémoire ont été systématisés. Les variables principales retenues sont la distribution de l'emploi par secteur économique de même que la population par région colombienne.

La sélection de l'emploi comme variable de base a été motivée par sa normalisation, afin de parvenir à mesurer et à faire un parallèle avec la distribution des activités économiques dans le temps et selon les secteurs. Il en est de même pour la population qui est une constante dans chacune des villes et des régions colombiennes étudiées ici. Autant l'emploi que la population ont l'avantage de faire l'objet d'informations accessibles et constantes, que l'on peut par exemple trouver dans les différents recensements existants.

Les niveaux de désagrégation par secteur, pour l'emploi et la population par ville, sont assez acceptables pour mener ce mémoire à son but. Il faut cependant noter qu'en Colombie, les données sur l'emploi sont disponibles pour certaines villes et non pour d'autres. Les données sur le PIB existent au niveau départemental et dans

certaines villes. Cependant, les données sur la plupart des villes sont regroupées par zone métropolitaine, ce qui ne permet pas toujours d'affiner l'analyse (DANE, 2005).

La variable emploi s'avère être très représentative quant au volet économique de notre recherche. Au travers de cette variable, il est possible de mesurer la croissance économique et la répartition relative par secteurs économiques. Elle permet aussi d'appréhender les reconfigurations spatiales autour des grandes villes colombiennes entre 1985 et 2005. En outre, des outils de mesure d'économie régionale et urbaine, que nous expliquerons plus loin, seront également utilisés dans cette étude.

Les variables choisies sont développées dans des formules mathématiques reliées aux outils de mesure. Ainsi, nous avons utilisé un facteur économique, c'est-à-dire les chiffres de l'emploi par branche économique dans les recensements entre 1985 et 2005, pour les calculs d'économie régionale

5.1. Outils de mesure

5.1.1 Les indicateurs économiques

Ce coefficient indique le degré de similitude entre la structure économique régionale (sujet d'analyse) et la structure économique principale (modèle de référence), en supposant que la distribution de référence peut être diversifiée en termes relatifs. Cette mesure est utilisée comme une mesure de spécialisation régionale.

$$E_{ij} = \frac{1}{2} \left(\frac{G_{ij}}{N} - \frac{\sum_{i=1}^n G_{ij}}{\sum_{i=1}^n N} - \frac{\sum_{j=1}^m G_{ij}}{\sum_{j=1}^m N} \right)$$

(i)= Villes (Bogota, Medellin, Cali, Barranquilla et Bucaramanga).

(j)= Emplois par branche économique. Ex. : agriculture, pêche, banques et finance, etc.

Dans ce cas, « la structure économique régionale ou le modèle de référence » correspond aux villes principales colombiennes. Autrement dit, le coefficient montre la similarité entre la structure de la région et celle du pays ou, pour ce qui nous concerne, celle des villes colombiennes.

Si le résultat de la mesure est proche de zéro, cela veut dire que le modèle principal, c'est-à-dire la ville ou la région ressemble beaucoup aux autres villes ou aux autres régions comparées.

Si le résultat tend vers 1, il y a une plus grande spécialisation dans la région, et vice-versa. Le coefficient de spécialisation sera utilisé dans sa tendance générale. Ainsi, on étudiera la régularité de l'indicateur afin de déterminer le niveau de dispersion ou de concentration dans les villes colombiennes étudiées.

À l'inverse, ce coefficient montre la similarité dans la structure des régions du pays dans la mesure où le résultat est proche de zéro. Par contre, quand les valeurs de l'opération mathématique s'éloignent de zéro, la ressemblance est d'autant moins probable.

Le quotient de localisation

$$Q_{ij} = \frac{E_{ij}}{\sum_k E_{kj}} \div \frac{E_i}{\sum_k E_k}$$

(i)= Villes (Bogota, Medellin, Cali, Barranquilla et Bucaramanga).

(j)= Emplois par branche économique. Ex. : agriculture, pêche, banques et finance, etc.

Le quotient de localisation indique le rapport entre la ville « i » et le secteur « j », ainsi que la participation du même secteur au sein de l'ensemble, en prenant celui-ci comme référence. Ce coefficient représente le degré de similitude du secteur

de la distribution interrégionale par rapport au modèle de distribution de comparaison. Celui-ci est généralement l'activité économique totale. Cet indicateur est utilisé comme une mesure de concentration géographique, où le rang de concentration est associé à son emplacement autour de la valeur 1.

Le paramètre d'analyse de cet instrument de mesure est généralement celui de l'activité économique totale. Cette activité économique totale correspond à la somme de toutes les activités économiques d'un pays ou d'une région. L'activité économique totale équivaut aussi au produit intérieur brut (PIB) d'une région ou d'un pays. En Colombie, il n'existe malheureusement pas de données sur le PIB pour toutes les villes. Ces données (sur le PIB) existent cependant pour les départements et pour certaines grandes villes et leurs zones métropolitaines. Ces données ne sont par contre que rarement détaillées en sous-unités.

Le quotient de localisation indique le niveau de spécialisation dans un secteur donné de la région géographique sélectionnée. Dans notre cas, ce sera les villes de Bogota, Medellín, Cali, Barranquilla et de Bucaramanga.

Le quotient de localisation permet aussi de savoir si l'économie d'une ville est autosuffisante ou si, à l'inverse, la ville doit importer ou exporter des biens ou des services dans certains secteurs. Par exemple, un quotient de localisation inférieur à 0,75 indique que le secteur économique analysé n'est pas capable de combler les besoins de la ville et que la collectivité importe des biens ou des services relevant de ce secteur. (Issard, 1972).

Si le quotient de localisation est compris entre 0,75 et 1,25, cela signifie que le secteur satisfait aux besoins internes de la ville et, lorsque ce quotient est supérieur à 1, qu'il est très probable que ce secteur satisfasse à des besoins s'étendant au-delà du marché intérieur de la ville analysée.

Si le quotient de localisation est supérieur à 1,25, cela indique de manière pratiquement certaine que le secteur économique considéré exporte des biens ou des services et qu'il peut constituer un avantage compétitif local significatif. Quand le

quotient de localisation est élevé, cela peut aussi vouloir dire que l'économie de la ville analysée est dépendante de l'emploi dans le secteur économique pris en compte, ou que ce secteur emploie dans la ville en question un nombre de travailleurs par unité produite supérieur à la moyenne des autres villes analysées par rapport au même secteur. En d'autres termes, le rendement du secteur au niveau local est moins élevé que dans d'autres villes comparables. Des quotients de localisation ont été estimés en Colombie pour la période 1985-2005. Les résultats qui en ressortent permettent de mesurer le poids relatif des différents secteurs économiques ainsi que de faire le portrait de la reconfiguration spatiale générée en Colombie.

De manière générale, et ce pour une meilleur compréhension, les données collectées pour ce mémoire seront illustrées par des cartes et des tableaux.

6 Hiérarchisation urbaine contemporaine de la Colombie

Dans cette partie du mémoire, et grâce aux outils décrits ci-dessus, nous allons présenter les résultats de l'analyse urbaine et régionale. Plus précisément, il s'agit de chercher à comprendre la configuration et la reconfiguration spatiales ainsi que la hiérarchie urbaine en Colombie, sur la période allant de 1985 à 2005.

Selon les caractéristiques spatiales de la Colombie présentées dans cette étude, il est possible d'examiner la localisation des activités économiques dans les villes colombiennes ainsi que la spécialisation de chacune de ces dernières. Il sera également possible d'observer la localisation de la population urbaine, et de déterminer la hiérarchie entre les villes dans l'espace géographique colombien.

Les informations obtenues serviront à dresser un portrait élargi de la configuration spatiale de la Colombie. Elles permettront aussi de répondre à la question centrale posée dans ce mémoire et de vérifier l'hypothèse qui en découle.

6.1 Concentration urbaine et polarisation

Selon les recensements effectués au cours des années 1985, 1993 et 2005, nous comptons au total en 1985, 27 836 932 habitants en Colombie, alors qu'en 1993, la population se chiffrait à 33 109 840 habitants. Au dernier recensement, en 2005, ce nombre s'élevait à 42 888 592 habitants. Ces valeurs correspondent au cent pour cent de la population pour les années susmentionnées.

La ville qui a concentré plus de population urbaine entre 1985 et 2005 était Bogota, la capitale. Alors, Medellín était devenue la deuxième ville colombienne par rapport à la population urbaine. Cali était la troisième, Barranquilla était la quatrième et Bucaramanga était la cinquième.

La hiérarchie urbaine en Colombie est donnée par la taille (nombre d'habitants) des villes; quand on descend dans la hiérarchie urbaine en Colombie, on se rend compte qu'il existe un écart important entre le développement économique des villes colombiennes qui occupent une haute position dans la hiérarchie et celles-ci qui occupent un rang plus bas.

Nous avons fait le rapport entre le total de la population de la Colombie selon les recensements de 1985 à 2005 et la population total de chaque ville analysée entre les mêmes années et les résultats de cet approche on peut les visualisés ci-dessous à la figure N° 1 en pourcentage sur la population urbaine des cinq villes colombiennes.

Cette figure montre la primauté de la population urbaine de la ville de Bogota entre 1985 et 2005. Il existe un grand poids de la population de la ville capitale colombienne par rapport à la population totale nationale. En accord avec les données du (DANE), la population de Bogota représentait le 9,88 % de la population totale en Colombie en 1985, le pourcentage a accru en 1993 à 14,94 % du total national et en 2005 à 24,3 %. Le nombre d'habitants de la ville capitale a augmenté, comme les différents théoriciens de la métropolisation l'ont expliqué. À l'égal qu'à Bogota, le

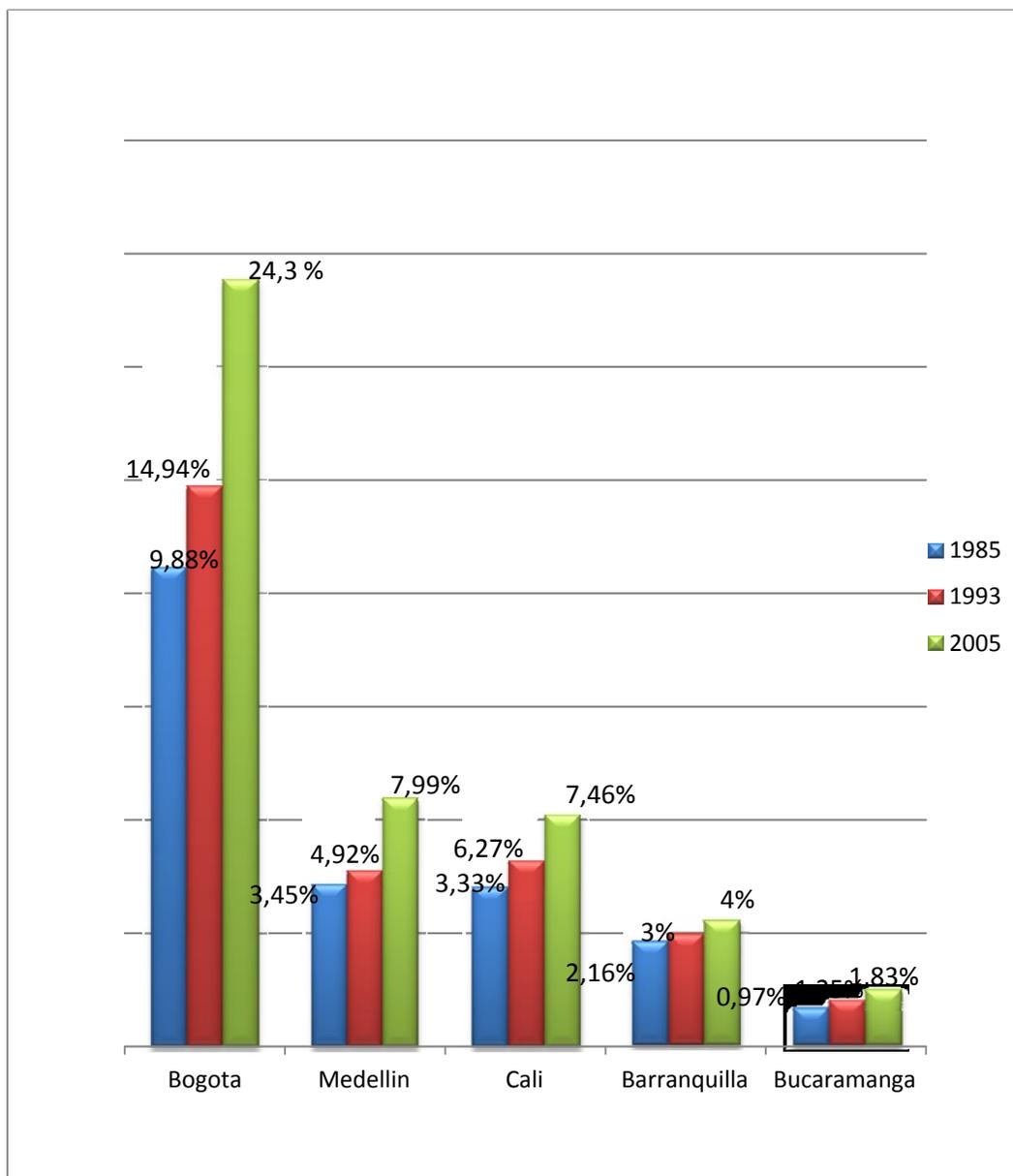
poids de la ville de Medellin par rapport à la population totale de la Colombie montre une augmentation successive entre 1985(3,45%), 1993(4,92%) et 2005(7,99%).

La variation du poids de la population urbaine pour Barranquilla entre 1985, 1993 et 2005 est entre 2,16 %, 3 % et 4 % respectivement par rapport au total national. La variation était moindre que celle des villes de Bogota, Medellín et Cali, mais durant cette période le pourcentage a augmenté comme à Bogota, Medellín et Cali.

Les valeurs de la variation du poids de la population de Bucaramanga par rapport à la population national ne sont pas trop grandes comme celles des autres villes. Mais de toute façon la variation du pourcentage de population dans cette ville est croissante. La graphique des pourcentages de population urbaine montrent une tendance à l'augmentation et concentration de la population des cinq villes analysées entre 2005 et 1985. L'importance relative des cinq villes est la plus élevée au sein de leurs départements respectifs. Ces villes constituent un « pôle d'attraction » pour la population rurale qui émigre vers ces cinq villes d'après les résultats trouvés, Bogota est la ville où la population est plus concentrée au niveau national, que ce soit en 1985,1993 ou 2005.

Si on compare les résultats de cette analyse urbaine qui sont mesurés par rapport à la taille démographique à travers des pourcentages de population urbaine, ils montrent une suprématie de la ville de Bogota par rapport aux autres villes. Dans les trois périodes analysées, les quatre autres villes (Medellín, Cali, Barranquilla et Bucaramanga) sont les plus importantes de leurs départements respectifs. D'accord aux résultats obtenus il est possible de dire qu'il existe une grande concentration urbaine ou « polarisation urbaine » dans les cinq villes analysées.

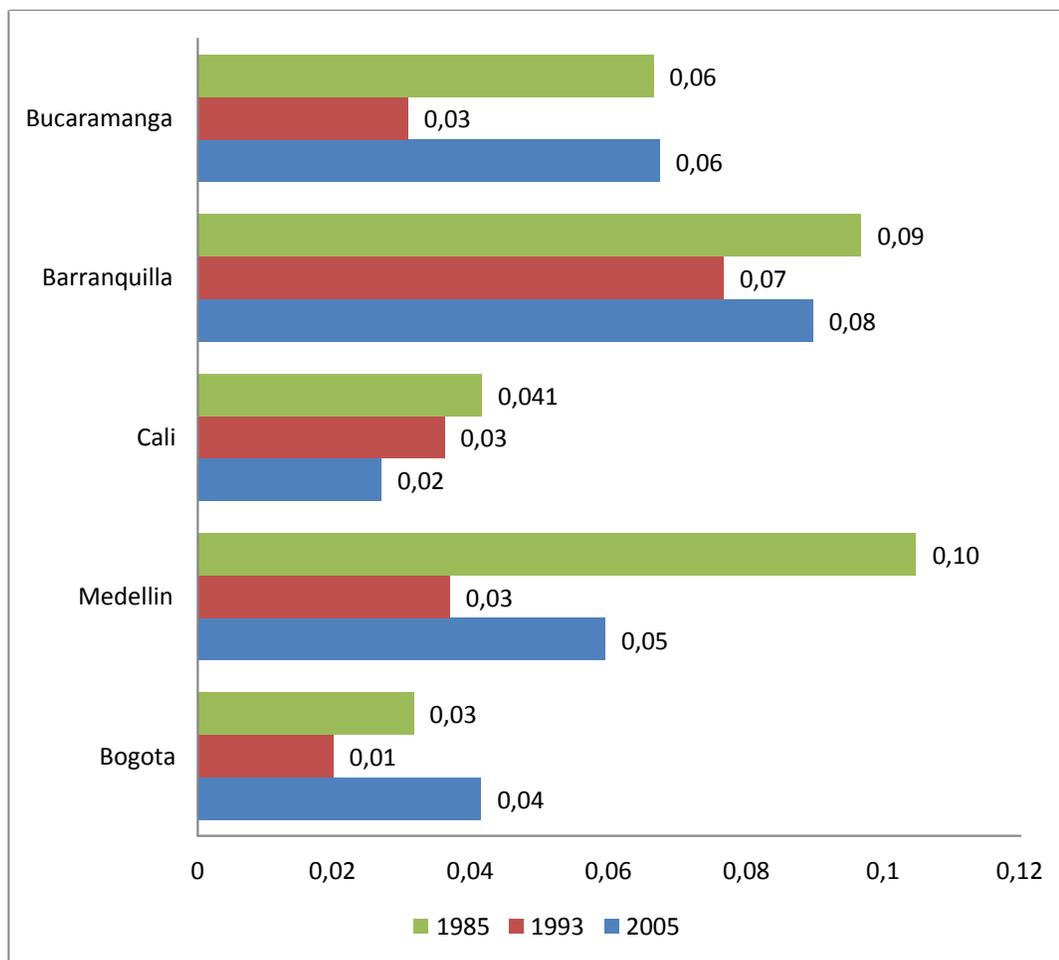
Figure N° 1. Pourcentage de concentration de population des villes, 1985,1993 et 2005.



Source : figure construit à partir des données du Département National de statistique de la Colombie(DANE). 1985, 1993 et 2005

Or, la signification des valeurs du coefficient de spécialisation : « Si le résultat de la mesure est pratiquement zéro, le modèle, la ville ou la région principale ressemble beaucoup aux autres villes ou régions comparées. Dans la mesure où le résultat tend vers 1, il y a une plus grande spécialisation dans la région et vice-versa ».

Figure N° 2 : Coefficient de spécialisation en 1985,1993 et 2005.



Source : Graphique établi à partir des données du Département National de Statistique de la Colombie (DANE), 1985,1993 et 2005.

Sur la figure N°2 (tableaux N°4 et N°7), on observe pour la ville de Medellín une grande spécialisation (0,104) des secteurs économiques situés dans son territoire. Il en est de même pour Barranquilla (0,09678) qui a à peu près le même coefficient de spécialisation. Les coefficients de spécialisation de Bogota (0,03), de Cali (0,0414) et de Bucaramanga (0,0664) laissent voir des villes avec une économie assez diversifiée. 2005. La diversification des secteurs économiques présents dans les territoires de ces trois villes contraste avec la spécialisation marquée des deux premières.

C'est donc une tendance vers une économie diversifiée qui prédomine dans l'échantillon des villes que nous avons étudiées. Si la ville de Bogota est un modèle de diversification, il faut tout de même souligner que la ville de Cali (0,0414) tire son épingle du jeu et talonne même dans ce domaine la capitale.

La période sur laquelle porte cette analyse (1993) montre également un coefficient de spécialisation élevé dans les secteurs économiques de la ville de Barranquilla (0,076), par rapport aux quatre autres municipalités étudiées. (Tableaux N°5 et N°8). Les coefficients de spécialisation dans ces autres villes tendent vers zéro. Bogota, qui a un coefficient de spécialisation de 0,01, est la ville la plus diversifiée. Elle est suivie dans l'ordre par Bucaramanga qui est à 0,030, Cali à 0,036, et enfin par Medellín qui ferme la marche avec un coefficient de 0,036.

Medellín a connu une diversification de plus en plus accrue entre 1985 et 1993, si l'on prend la première date comme point de référence (figure N°2). Quant à Barranquilla, elle a gardé sur la même période son statut de ville avec un coefficient de spécialisation parmi les plus élevés.

Notons que Bucaramanga est la ville qui a le coefficient de spécialisation qui se rapproche le plus de celui de Bogota. Pour la même période, le secteur des services communaux, sociaux et personnels, a occupé la deuxième place avec une différence de 0,01.

Même si Bogota, qui a un coefficient de spécialisation de 0,041, devient de plus en plus une « ville centrale », Cali est parmi les cinq villes celle qui est la plus

diversifiée, avec un coefficient de spécialisation de 0,026. Elle est suivie par Bogota, ensuite par Medellín qui a un coefficient de 0,05, et Bucaramanga qui est à 0,06. Si en 2005 (tableaux N°6 et N°9) Cali est donc devenue la ville plus diversifiée des villes étudiées, Barranquilla pointe à la tête des villes qui ont le coefficient de spécialisation le plus élevé (voir les données sur la figure N°3).

Rappelons qu'en termes de diversification de l'économie, Cali avait occupé la deuxième place dans en 1985 et en 1993. Elle a donc progressé en 2005 dans ce domaine, en reprenant la première place à Bogota. Si on observe de plus près les villes de Bogota et de Cali en 1985, 1993 et 2005, leurs quotients de localisation laissent voir un déficit dans les secteurs de l'électricité, de l'eau et du gaz. Les deux villes ont donc certainement dû importer ces deux services sur ces trois périodes. En ce qui concerne Medellín, son coefficient de localisation durant la même période (1985,1993 et 2005) montre que le secteur de l'électricité a constamment été au-dessus de la valeur 1,25, un niveau qui permet l'exportation.

Quand on observe les coefficients de localisation des cinq villes sur la même période, on constate, comme nous le soulignons plus haut, que les économies les plus diversifiées étaient celle de Bogota en 1985 et 1993, et celle de Cali en 2005. Cependant, ces deux villes ont dû importer une bonne partie de leur électricité.

En accord aux résultats, on peut remarquer qu'entre 1985 et 1993 les cinq villes colombiennes analysées se sont diversifiées, par contre entre 1995 et 2005 les mêmes villes se sont spécialisées.

6.2 Spécialisation des villes colombiennes

Le quotient de localisation des villes de Medellín, Barranquilla, Bogota, Cali et Bucaramanga en 1985.

Les données reportées sur la figure N°3 et le tableau N°10 montrent que le seul secteur où le quotient de localisation pour Bogota en 1985 avait une valeur inférieure à 0,75 était le secteur de l'électricité, l'eau et le gaz. Cela indique que le volume d'activités de ce secteur n'était à même de combler les besoins de la capitale et que la collectivité a dû importer ces services d'une autre région ou d'une autre ville. Par contre, huit autres secteurs analysés (agriculture et pêche, industrie minière, industrie manufacturière, construction, commerce et restauration, transport et communication, services financiers et services à la communauté), avec un quotient situé entre 0,75 et 1,25, ont satisfait aux besoins internes de Bogota durant l'année 2005. Parmi les secteurs analysés pour cette ville, l'industrie minière (0,82), le commerce, la restauration et l'hôtellerie (0,95) et les transports et communications (0,89) ont un quotient en-dessous de 1, les autres étant au-dessus de 1 mais sans atteindre 1,25.

Le quotient de localisation pour Medellín est supérieur à 1,25 pour le secteur de l'électricité, l'eau et le gaz (4,55). Cette ville exporte donc abondamment ces services vers les autres villes. En effet, comme indiqué plus haut, si les grands projets hydroélectriques de la Colombie sont situés en Antioquia, les sièges des entreprises de ce secteur sont à Medellín. Il faut souligner par ailleurs que ce secteur d'électricité-eau-gaz a eu un effet d'entraînement sur le secteur des transports et communications, dont le quotient de localisation a grimpé pour atteindre une valeur de 1,51.

Mieux, Medellín a connu sur cette période une autosuffisance dans tous les secteurs économiques analysés : l'agriculture et la pêche (0,79), l'industrie minière (0,82), l'industrie manufacturière (0,92), le commerce et la restauration (0,85), les services financiers (0,88) et les services à la communauté (0,85). Le secteur de la construction a été le domaine où l'autosuffisance a été la plus marquée. Avec un

quotient de localisation de 1,12, il se situe à un niveau entre l'autosuffisance et la possibilité d'exportation.

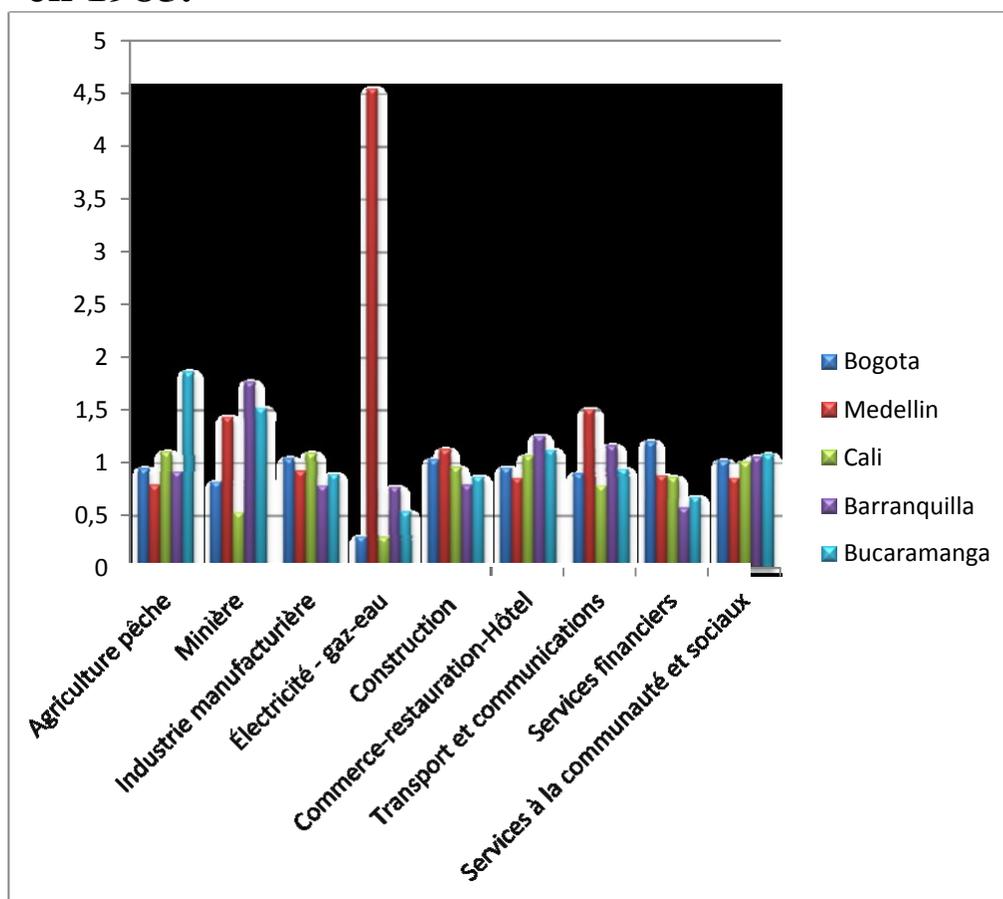
Quant à Cali, son quotient de localisation montre que le secteur minier (0,53) et le secteur de l'électricité (0,29) n'atteignent pas un niveau qui permet de combler les besoins de ses habitants. Les valeurs du quotient de localisation des autres secteurs y sont cependant entre 0,75 et 1,25. Autrement dit, l'agriculture et la pêche (1,1), l'industrie manufacturière (1,09), la construction (0,96), le commerce, la restauration et l'hôtellerie (1,06), les services financiers (0,86) et les services à la communauté (1,009) ont atteint en 1985 un seuil ayant permis aux habitants de Cali d'éviter l'importation.

Les valeurs du quotient de localisation pour Barranquilla se situent pour la plupart entre 0,75 et 1,25. En effet, l'agriculture et la pêche (0,91), l'industrie minière (1,77), l'industrie manufacturière (0,78), le commerce et la restauration (1,25), les transports et la communication (1,16) et les services à la communauté (1,05) y avaient un niveau honorable. Cependant, si ces secteurs économiques avaient respectivement assuré à Barranquilla une certaine autosuffisance, il n'en était pas de même pour le secteur des services financiers (0,57) qui fut déficitaire sur la même période. C'est tout l'inverse du secteur de l'industrie minière (1,77) qui avait exporté vers les autres villes et régions en plus de couvrir la demande de la collectivité de Barranquilla.

Pour ce qui est de Bucaramanga, les valeurs de son quotient de localisation laissent voir en 1985 une autosuffisance dans les secteurs économiques suivants : l'industrie manufacturière (0,89), les transports et communications (0,94), la construction (0,87), le commerce, la restauration et l'hôtellerie (1,12) et les services à la communauté (1,08). Par contre, les valeurs du quotient de localisation pour les secteurs de l'électricité, l'eau et le gaz (0,53) et les services financiers (0,67) indiquaient un déficit criant, qui avait placé Bucaramanga dans un état de dépendance vis-à-vis d'autres régions. Si Bucaramanga a dû importer dans ces deux secteurs, elle a en revanche exporté dans les secteurs de l'agriculture (1,86) et de l'industrie minière (1,52) qui ont été largement excédentaires sur cette période.

En Colombie, il n'existe guère qu'un petit nombre de pôles de développement industriel reliés en permanence aux villes qui ont un grand nombre d'habitants. De plus, ces pôles sont encore peu diversifiés et restent principalement cantonnés dans la région andine et dans la région Caraïbe.

Figure N°3 : Quotient de localisation de villes de Medellín, Barranquilla, Bogota, Cali et Bucaramanga en 1985.



Source : figure établie à partir des données du Département National de Statistique de la Colombie (DANE), 1985.

Le quotient de localisation des villes de Medellín, Barranquilla, Bogota, Cali et Bucaramanga en 1993.

Les valeurs des quotients de localisation qui sont représentés dans la figure N°4 et le tableau N°11 nous donnent un autre portrait des cinq villes qui nous intéressent ici. Commençons par Bogota. Les données de 1993 montrent que, comme en 1985, le seul secteur à y être déficitaire (en-dessous de 0,75) est le secteur de l'électricité, l'eau et le gaz (0,74), où la ville a continué d'importer. Les valeurs du quotient de localisation pour les autres secteurs se situent entre 0,75 et 1,25. Cela signifie encore une fois que ces secteurs satisfirent adéquatement à la demande de la collectivité. Pour ce qui est de Medellín, la valeur du quotient de localisation indique, à l'inverse de Bogota, que la tendance du secteur de l'électricité, l'eau et le gaz (1,7) était à l'excédent et à un grand potentiel d'exportation. Ce phénomène était déjà largement à l'œuvre en 1985.

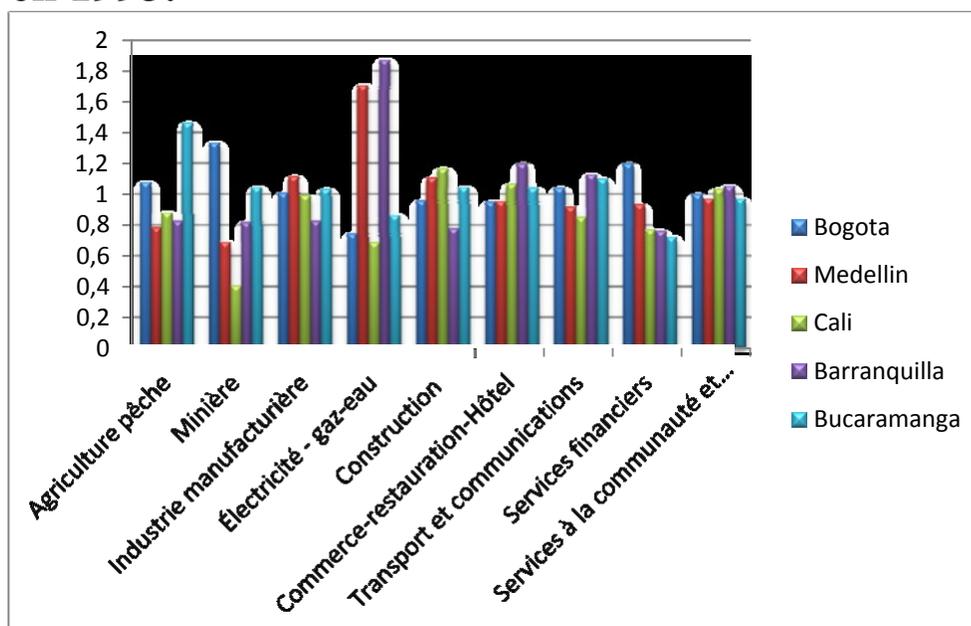
Les valeurs du quotient de localisation des autres secteurs (entre 0,75 et 1,25) étaient également encourageantes pour Medellín qui n'avait été nulle part en situation déficitaire. Quant à Cali, elle a connu cette année-là un déficit dans les secteurs économiques de l'électricité, l'eau et le gaz (0,68) et l'industrie minière (0,4). Toutefois, les valeurs relevées pour les autres secteurs étudiés (entre 0,75 et 1,25) indiquent au moins une situation d'autosuffisance.

Comme pour Medellín, et contrairement à Cali et Bogota, le quotient de localisation pour Barranquilla montre un excédent confortable dans le secteur de l'électricité, l'eau et le gaz (1,87). Les autres valeurs du quotient de localisation obtenues pour Barranquilla se situent entre 0,75 et 1,25. Cela indique là encore que les autres secteurs étaient aussi à même de satisfaire la demande locale.

Enfin, le quotient de localisation pour la ville de Bucaramanga dans le secteur des services financier a été de 0,71. Cela montre que les sérieuses lacunes de Bucaramanga, constatées dans le domaine en 1985 (0,67), ont eu tendance à se

confirmer. Cependant, c'est le seul secteur où la ville avait piétiné. Les valeurs du quotient de localisation pour les autres secteurs atteignirent en effet à Bucaramanga le seuil au moins de l'autosuffisance.

Figure N° 4 : Le quotient de localisation des villes de Medellín, Barranquilla, Bogota, Cali et Bucaramanga en 1993.



Source : figure établie à partir des données du Département National de Statistique de la Colombie (DANE), 1993.

Le quotient de localisation des villes de Medellín, Barranquilla, Bogota, Cali et Bucaramanga en 2005.

La figure N°5 et le tableau 12 répertorient les quotients de localisation pour la période 2005 des villes étudiées (Bogota, Medellin, Cali, Barranquilla et Bucaramanga). On y constate que le quotient de localisation du secteur de l'électricité,

l'eau et le gaz (0,67) à Bogota souligne le déficit chronique de la capitale dans ce domaine. En effet, cette tendance part de 1985 et s'est constamment maintenue jusqu'en 2005.

À l'inverse, les valeurs du quotient de localisation des autres secteurs économiques analysés montrent que Bogota s'est en plutôt bien sortie, dans le sens où elle y avait atteint au moins une autosuffisance. Medellín a poursuivi son parcours excédentaire dans le secteur de l'électricité, l'eau et le gaz (un quotient de localisation de 1,75), une tendance jamais démentie depuis 1985. Les autres secteurs eurent également un quotient de localisation enviable (entre 0,75 et 1,25), synonyme de satisfaction de la demande locale.

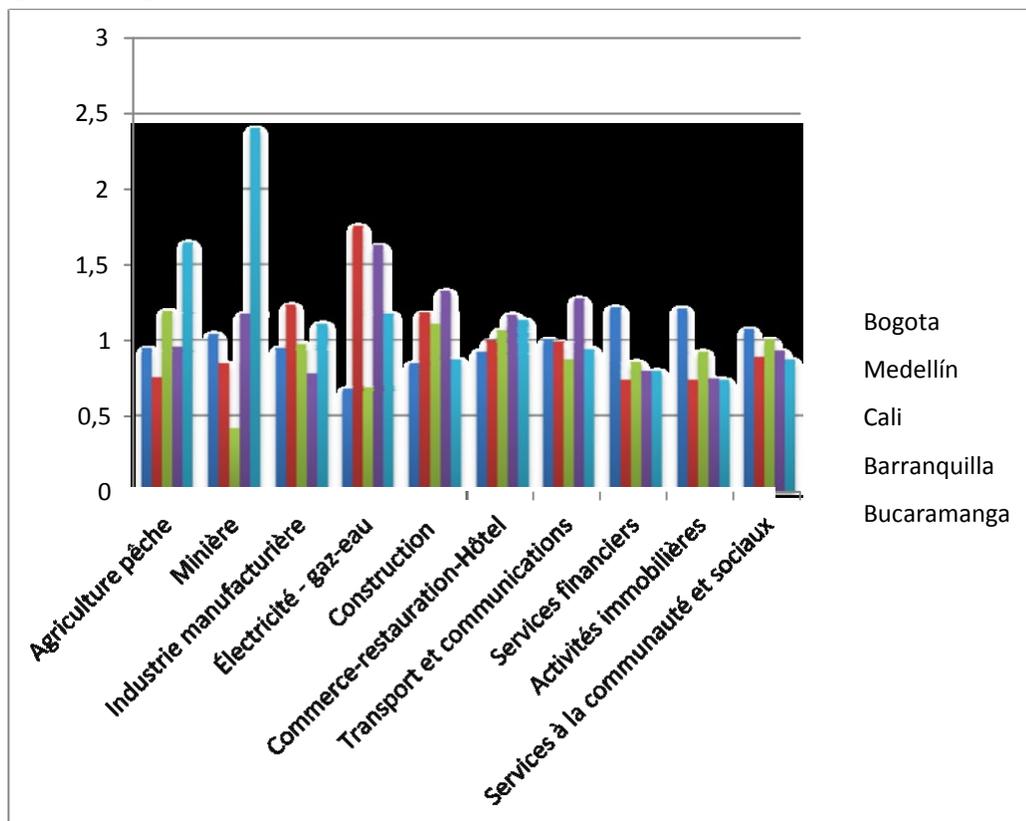
Quant à Cali, son quotient de localisation (0,68) en 2005 dans le secteur de l'électricité, l'eau et le gaz confirme une tendance déficitaire depuis 1985. Cependant, les valeurs des quotients de localisation dans les autres secteurs économiques indiquent très clairement, comme pour les autres années, que l'offre locale a pu satisfaire la demande locale.

Quant à Barranquilla, le secteur des transports et communications a été celui où elle a été la plus performante. Son quotient de localisation dans ce domaine a atteint la valeur de 1,27 en 2005. Par ailleurs, tout comme en 1993, les autres secteurs économiques ne connurent pas de déficit cette année-là à Barranquilla.

Enfin, à Bucaramanga, la valeur du quotient de localisation pour le secteur minier (2,4) a explosé en 2005. Cela confirme une certaine vitalité de ce secteur qui occupe une part importante dans les exportations de la ville.

De plus, même si les autres secteurs s'y sont moins bien comportés, ils ont tous atteint voire dépassé le seuil de l'autosuffisance.

Figure N°5 : Le quotient de localisation des villes de Medellín, Barranquilla, Bogota, Cali et Bucaramanga en 2005.



Source : figure établie à partir des données du Département National de Statistique de la Colombie (DANE), 2005.

De façon générale, les résultats obtenus nous permettent d'affirmer qu'il existe une grande concentration urbaine (ou polarisation urbaine) dans chacune des cinq villes analysées.

7 Conclusion

Comme mentionné dans l'introduction, ce mémoire, portant sur « la configuration spatiale et la hiérarchie urbaine en Colombie », propose d'abord de mettre en perspective et relief l'économie des grandes agglomérations et son étendue sur le territoire colombien, ainsi que l'impact de ces grandes agglomérations sur la zone géographique de la Colombie. C'est l'histoire et la géographie de la Colombie qui nous enseignera que l'époque précolombienne fut un temps précurseur de l'occupation de l'espace du territoire. Cette époque fut à l'origine des agglomérations colombiennes actuelles.

Par la suite, une analyse traitant de l'urbanisation, de la métropolisation, de la globalisation et de la hiérarchie urbaine fut élaborée à l'aide de notions théoriques empruntées à différents théoriciens des domaines susmentionnés. Cette analyse donna lieu à l'élaboration d'un cadre conceptuel permettant de révéler l'influence de l'urbanisation, de la métropolisation, de la globalisation sur la hiérarchie urbaine, sur l'occupation de l'espace et sur le développement économique de la Colombie. Finalement, l'étude se termine par le traitement des données rassemblées dans le cadre de ce travail en Colombie, à l'aide des outils de mesure, ainsi que de coefficients d'analyse spatiale et urbaine.

Il est possible d'avancer avec certitude que la Colombie, depuis la période industrielle, n'a pu ni surmonter ses difficultés d'intégration géographique ni répartir son développement économique sur l'ensemble de son territoire. Les données et les événements historiques, géographiques et économiques décrits dans ce mémoire nous indiquent que le développement économique s'est concentré dans les cinq principales villes. Par ailleurs, les résultats de cette recherche soulignent une tendance des villes à ne pas se spécialiser. On note plutôt un penchant pour la diversification, comme c'est le cas par exemple pour Cali. Les résultats de notre recherche permettent d'affirmer

que les fondamentaux de la configuration spatiale en Colombie n'ont pas beaucoup changé ces dernières années. Ainsi, les cinq grandes villes (Bogota, Medellín, Cali, Barranquilla et Bucaramanga) ont continué à être des pôles de croissance et de développement entre 1985 et 2005. La hiérarchie des cinq villes analysées du point de vue du développement économique n'a pas connu de transformations substantielles en matière de hiérarchie urbaine.

En effet, les villes colombiennes analysées ne fonctionnent pas véritablement en réseau, mais plutôt en vase clos. Chaque ville colombienne fonctionne de manière indépendante, sans cependant que cela ne soit de manière complètement autarcique. Le développement économique en Colombie s'est cantonné dans cinq villes, produisant ainsi une polarisation urbaine très marquée. Or aujourd'hui encore, ce problème d'intégration géographique gâche le développement économique et urbain de la Colombie.

Les résultats que nous avons obtenus confirment l'hypothèse principale de ce mémoire. Par ailleurs, si les quotients de localisation mettent en évidence une grande diversification de secteurs économiques dans les cinq villes analysées, il s'avère que ces secteurs restent concentrés uniquement dans ces villes en question.

Par ailleurs, l'adoption en 1991 en Colombie d'un programme gouvernemental d'ouverture et d'internationalisation de l'économie n'a pas affecté la structure de la distribution géographique et urbaine de l'activité industrielle du pays. Bien au contraire, cette structure, et les positions que les différents secteurs métropolitains et les villes ont occupées dans la hiérarchie urbaine et industrielle de la Colombie, ont été renforcées suite à l'ouverture économique. Bogota a consolidé son rôle de centre national d'accumulation de capitaux industriels et financiers, tout comme Medellín, Cali, Barranquilla et Bucaramanga ont assis leur rôle de villes principales de la Colombie durant la période allant de 1985 à 2005.

8. Bibliographie

ASCHER, François,(2003). *La métropolisation et ses territoires*. Presse de l'Université du Québec.

BAIROCH, Paul, (1985), *De Jéricho à Mexique*. Éd. Gallimard.

BAIGORRI, Artemio, (2001) *Hacia la Urbe Global*. Regional de Extremadura.

BANQUE DE LA RÉPUBLIQUE, (2000). *Revista de geografía colombiana. Revista historia. Identificación de l'histoire n° 43*. Éd Banque de la republica

BANQUE MONDIALE, (2002). *Cali Colombia - Toward a City Development and Strategy*. Banque mondiale

BEJARANO, Jesus Antonio, (1977), *Manual de historia de Colombia*. Cerec

BERRY, B.J.L, (1972), “*Hierarchical diffusion: The basis of development filtering and spread in a system of growth centres*”, en English, P.W. y R.C. Mayfield (eds.):*Man, Space and Environment* (Oxford: Oxford University Press),.

BLAIS, J-G. (1997), *Statistique, Méthodes et analyse de données*, Repères

BOUDEVILLE, Jean R. (1972), *Aménagement du territoire et polarisation*. Éditions M.-Th.Génin. Libraire Techniques.

BOUDEVILLE, J.R. (1966), *Problems of Regional Economic Planning*, Edinburgh University Press.

BONET, Jaime. (2005), *Desindustrializacion y tertiarizacion espuria en el departamento del Atlantico 1990-2005*. Banco de la Republica.

BRUNEAU, Pierre, (1989), *Les villes moyennes au Québec: leur place dans le système socio-spatial*. Presse de l'Université du Québec.

BRUNET, R., Ferras, R. et Théry, H, (1992), *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*. Montpellier/Paris/Reclus/La Documentation Française.

BUSHNELL, David.(1996), *Colombia una nación a pesar de si misma*. Éd. Planeta.

CAN, (2000) Comunidad andina de Naciones(www.comunidadandina.org).

CARDENAS, Mauricio (2005), *La infraestructura del transporte en Colombia*.No97.Fedesarrollo.

CASTELLS, Manuel, (2003), *Des villes aux réseaux*, Les presse polytechniques et universitaire rommandes.

CEPAL, (2002) Comision economica para America Latina y el Caribe. (www.eclac.org)

CHRISTALLER, Walter. (1966). *Central Places in Southern Germany*. (Traduction de l'original en allemand de 1933). New Jersey : Prentice-Hall.

CIRCULO DE LECTORES ENCYCLOPÉDIE. (1998), *Histoire de la Colombie*. Éd Circulo de lectores

CUERVO, Luis Mauricio. (1990), *La primauté urbaine en Amérique latine. Une étude historique comparative*, Paris, Thèse de Doctorat, Institut d'Urbanisme de Paris, Université de Paris XII, 2 Vol.

CUERVO, Luis Mauricio, JARAMILLO Samuel, (1985), *La configuración del espacio en Colombia*. CEDE. Bogotá

CURRIE, Berbard Lauchin, (1950), *Bases de un fomento para Colombia*. PNUD

DANE, (Département National de la Statistique), *recensement 1985-2005*.

DE MATTOS, Carlos A. (2002), "*Redes, nodos y ciudades: transformación de la metrópoli latinoamericana*",*Ponencia presentada al VII Seminario Internacional de la*

Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio, realizado en Camagüey, Cuba. mimeo.

DIAZ, Martha et LOPEZ, Ismaël.2001. Globalizacion algunas consideraciones ambientales. Revista Veracruzana.

DUREAU, FLÓREZ ET BARBARY, (2002), « *Trajectoires résidentielles et recompositions urbaines à Bogotá* », Cahiers des Amériques Latines, No 22, p.181-200.

DUREAU, FLÓREZ, (1999), « *Les mobilités à géométrie variable des habitants de Bogotá* » Espaces, populations, sociétés.

DUREAU, FLÓREZ, (2000), « *Bogotá, Des stratégies résidentielles très diverses marquées par une inégale maîtrise de l'espace* », Sociétés.

DUQUE-ESCOBAR, Santiago(2010), *El transporte en Colombia*. Ed.Cede.

ELLISALDE, Bernard.2010. *Un monde en recomposition : coopérations territoriales*. Universités de Rouen et Havre.

FALS BORDA, Orlando, (1996), *Region e historia. Elemento sobre el equilibrio regional en Colombia*, Tercer mundo editores.

FEDERMAN, Nicolas, (1530-1555). *Narraciones de los primeros viajes*. Caracas

FERRAO, Joao, (1998), *Tertiarisation et territoire. Émergence de nouvelles configurations spatiales*, Noticias Editorial

FERREIRA DE LIMA, Jandir, (2004), *La diffusion du développement économique régional*, UQAC

FONTANEL, Jacques,(2005), *La globalisation en "analyse": géoéconomie et stratégie des acteurs*. L'Harmattan.

FRIEDMANN, J, (1973), *Urbanization, Planning and National Development* (Beverly Hills: Sage), The free Press.

- FRIEDMANN, J, (1972), “*The spatial organization of power in the development of urban systems*”, *Development and Change*, pp. 12-50. The University of Chicago.
- FRIEDMAN, J (1982), “*World City Formation: An Agenda for Research and Action*”. *International Journal of Urban and Regional Research* ” ,Urban reader Series.
- GAGO GARCIA, Candida, (2002). *Jerarquia Urbana en America Latina*. Nimbus.
- GALLUP John, Sachs Jeffrey, and Andrew Mellinger, (1998) *Geography and Economic Development*, Annual WorldBank Conference on Development Economics,
- GLAESER, Edward (1995) « *Trade and Circuses: Explaining Urban Giants* », *Quarterly Journal of Economics*.
- GLAESER Edward L, Jed Kolko, and Albert Saiz, (2000), “*Consumer City*”, NBER Working Paper Series, No. 7790.
- GROOT, José Manuel. (1878) *Historia eclésiastica y civil de Nueva granada*. Ediciones de la revista bolivar.
- GOUËSET, Vincent, (1992), *Géographies de l’Amérique Latine*. Presse Universitaires de Rennes (PUR).
- ICER. (2002) *Coyuntura economica regional*. Banco de la Republica.
- IDEAM. (2008) Instituto de adecuacion de tierras y metereologia.
- INSTITUTE GÉOGRAPHIQUE « AGUSTIN CODAZZI »(2005), *Atlas de la Colombie*.
- ISSARD, Walter, (1972) *Méthodes d’analyse régional. Équilibré économique*. Dunod.
- JANOCHKA Michael, (2002), *Procesos migratorios y geografía urbana*. Universidad de Chile.
- LACOUR, Claude et PUISSANT, Sylvette coord, (1999), *La métropolisation: Croissance, diversité, fractures*. Paris. Anthropos.
- LANDES, David, (1998) *Richesse et pauvreté des nations*. Albin Michel.

- LÉVY, Jacques. 2003. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Belin.
- LOTERO, Jorge (2005). *Eficiencia productiva, localización y polarización de la economía colombiana en el contexto de los noventa*. No92 Revista EURE.
- MARIEAU Jena et Petit Olivier, (2003), *Le rôle de l'État dans le cadre de la décentralisation*. Paris. Centre de documentation de l'urbanisme.
- MAYOR MORA, (1989), *Historia de la industria colombiana*. Edicione Uniatalantico
- MARTINIÈRE, Guy, 1979 *Les Amériques latines. »Une histoire économique «*.
- MEISEL Roca, Adolfo, (1987) *La fiesta en Amercica Latina*. Banco de la republica.
- MEISEL ROCA Adolfo. (1999) *Porque perdio la costa caribe el siglo XX?* Banco de la Republica.
- MINISTERIO DE VIAS Y TRANSPORTE.2010. (www.mintransporte.gov.co).
- MONCAYO JIMÉNEZ, Edgar, (2000) *Théories et facteurs déterminants du développement régional*.
- MORIN, Edgar, (1980) *La Méthode-2. La Vie de la vie*. Paris, Édition du Seuil.
- OCAMPO, Jose Antonio, (1984), *Historia de la industria colombiana*. Editorial Planeta
- OCAMPO, Jose Antonio, (1986), *Integracion Regional*. Editorial Planeta
- ONU. 2007, *Informe sobre poblacion*. Word urbanisation prospects,2004
- PARDO, PARDO, Alberto, (1979) *Geografía económica y humana de Colombia*, Ediciones Tercer Mundo.
- PEREZ, Gerson Javier. (2005) *La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia*. No 64. Banco de la Republica.
- PERROUX, F. (1955) "Note sur la notion de pôle de croissance" «*Économie Appliquée 7*». No1-2 pp.309-320.

- POLANÍA, D., (2005). Revista Coyuntura económica.
- POLLARD, Sidney (1981). *L'industrialisation de l'Europe. 1760-1970*. Oxford University Press.
- POLÈSE, Mario et SHEARMUR, Richard. (2005) *Économie urbaine et régionale*. Économica. Paris.
- POSADA CARBO, Eduardo, (1998), Revista Banco de la republica. Éd Banco de la republica.
- PUMAIN Denise. 2001. Revue européenne de Géographie. Cybergeog.
- SAFFORD, Frank. PALACIOS Marcos, (2002) *Colombia: Fragmente Land, Divided society*, Oxford Univ. Press.
- SASSEN, Saskia. (1991). *The Global City*. New York, London, Tokyo. New Jersey: University Press.
- SALAZAR, IRENE, (2010), *Geografía economica de la region andina oriental*. Banco de la Republica.
- SCOTT, Allen J. (2001), *Les régions et l'économie mondiale*. L'Harmattan.
- SCOTT, Allen, (1988), *New Industrial Spaces*, Oxford University Press.
- SCOTT, Allen J. STORPER, M. (1995), « *The Wealth of Regions: market forces and policy imperatives in local and global context* ». Revue Futures. Duke University Press.
- SCOTT, Allen, (1997), *Regional Motors of the Global Economy*. Futures, 28.
- TELLIER, Luc Normand (2005), « *Redécouvrir L'HISTOIRE MONDIALE. Sa dynamique économique, ses villes et sa géographie*. LIBER
- TOYNBEE, Arnold J, (1987). *Étude de l'histoire*. Editions Other.
- VANCE JR., James. (1970), *The Merchant's World: the Geography of Wholesaling*. New Jersey : Prentice-Hall.

VELTZ, P. (2002), *Des lieux et des liens*, Paris, Éditions de l'Aube.

VELTZ, Pierre. (1996), *Mondialisation, villes et territoires*. Paris : Presses Universitaires de France (PUF).

WEBER, A. (1909), "Eine Theorie der Standorts", primera parte de *Über der Standort der Industrien* Tübingen.

Tableau 4**Emploi par secteur économique des villes colombiennes (1985)**

Ville/Secteur	Bogota	Medellin	Cali	Barranquilla	Bucaramanga	Total
Agriculture pêche	17490	4234	6891	3378	3650	35643
Minière	6298	3181	1379	2705	1240	14803
Industrie manufacturière	366660	93764	130384	54899	33429	679136
Électricité - gaz- eau	7809	33834	2606	3950	1467	49666
Construction	103363	32730	32650	15861	9282	193886
Commerce- restauration- Hôtel	373159	97255	141512	98162	46649	756737
Transport et communications	102158	49820	30310	26496	11394	220178
Services financiers	137491	29288	33612	13109	8250	221750
Services à la communauté et sociaux	465505	113404	156542	96667	52600	884718
Total	1579993	457510	535886	315227	167961	3056577

Tableau 5**Emploi par secteur économique des villes colombiennes (1993)**

Ville/Secteur	Bogota	Medellin	Cali	Barranquilla	Bucaramanga	Total
Agriculture pêche	29800	6404	8299	4739	6065	55307
Minière	11857	1808	1225	1510	1389	17789
Industrie manufacturière	543455	177929	181986	92788	83412	1079570
Électricité - gaz-eau	10417	7084	3262	5469	1807	28039
Construction	150798	51520	62607	25458	24585	314968
Commerce- restauration- Hôtel	569069	169331	217667	149104	93221	1198392
Transport et communicatio ns	159235	41440	44313	35819	25143	305950
Services financiers	203841	46993	44570	26861	18378	340643
Services à la communauté et sociaux	655045	188343	231611	143749	95420	1314168
Total	2333514	690851	795540	485496	349417	4654818

Tableau 6**Emploi par secteur économique des villes colombiennes (2005)**

Ville/Secteur	Bogota	Medellín	Cali	Barranquilla	Bucaramanga	Total
Agriculture pêche	37467	11466	16716	7288	8940	81877
Minière	7588	2361	1065	1639	2395	15048
Industrie manufacturière	615277	306528	223333	97246	98450	1340834
Électricité — gaz-eau	11240	11144	4020	5177	2671	34252
Construction	140031	74355	64099	41896	19716	340097
Commerce-restauration- Hôtel	824454	339700	334694	199225	138068	1836141
Transport et communications	266276	100145	81718	64855	34244	547238
Services financiers	91776	21279	22669	11471	8200	155395
Activités immobilières	325243	75604	87349	38377	27154	553727
Services à la communauté et sociaux	871472	276513	287560	144587	96547	1676679
Total	3190824	1219097	1123222	611761	436386	6581290

Tableau 7**Coefficient de spécialisation 1985**

Ville/Secteur	Coefficient de spécialisation
Bogota	0,03
Medellin	0,10
Cali	0,04
Barranquilla	0,09
Bucaramanga	0,06

Tableau 8**Coefficient de spécialisation 1993**

Ville/Secteur	Coefficient de spécialisation
Bogota	0,01
Medellin	0,03
Cali	0,03
Barranquilla	0,07
Bucaramanga	0,03

Tableau 9**Coefficient de spécialisation 2005**

Ville/Secteur	Coefficient de spécialisation
Bogota	0,04
Medellin	0,05
Cali	0,02
Barranquilla	0,08
Bucaramanga	0,06

Tableau 10**Quotients de localisation 1985**

Ville/Secteur	Bogota	Medellin	Cali	Barranquilla	Bucaramanga
Agriculture pêche	0,94928307	0,79361771	1,10273442	0,91896152	1,86356911
Minière	0,82306303	1,43565035	0,53134605	1,77186024	1,524399632
Industrie manufacturière	1,04444833	0,92238902	1,09504125	0,78382591	0,89576383
Électricité - gaz-eau	0,30417003	4,55123133	0,29928032	0,7711695	0,537523949
Construction	1,03133281	1,12780575	0,96050508	0,79322437	0,871208296
Commerce-restauration-Hôtel	0,95395773	0,85862142	1,0666237	1,25779644	1,12182279
Transport et communications	0,89759131	1,5116963	0,78519033	1,16685885	0,94173602
Services financiers	1,19947395	0,88239053	0,86455705	0,57321542	0,677044492
Services à la communauté et sociaux	1,01788723	0,85636372	1,00922719	1,05946182	1,081951442

Tableau 11**Quotients de localisation 1993**

Ville/Secteur	Bogota	Medellin	Cali	Barranquilla	Bucaramanga
Agriculture pêche	1,07480198	0,78017052	0,87798348	0,82153043	1,46086262
Minière	1,32958338	0,68480229	0,40292595	0,81384643	1,04018212
Industrie manufacturière	1,00416499	1,11048896	0,98634275	0,82405852	1,0292868
Électricité - gaz-eau	0,74109253	1,70229313	0,68070998	1,87008976	0,85852769
Construction	0,95503974	1,10211709	1,16304668	0,77495217	1,03983027
Commerce-restauration-Hôtel	0,94723627	0,95204151	1,06275798	1,19290935	1,03627144
Transport et communications	1,03819843	0,912615	0,84746424	1,12248371	1,09477611
Services financiers	1,19367024	0,92950561	0,76556814	0,75603127	0,71871623
Services à la communauté et sociaux	0,99428879	0,9656437	1,03121442	1,04874763	0,96726884

Tableau 12

Quotients de localisation 2005

Ville/Secteur	Bogota	Medellín	Cali	Barranquilla	Bucaramanga
Agriculture pêche	0,943833041	0,756001716	1,196233245	0,957581359	1,646705045
Minière	1,040055986	0,847012794	0,414683019	1,171735026	2,400307898
Industrie manufacturière	0,946463445	1,234149874	0,975940437	0,78023598	1,10733984
Électricité - gaz-eau	0,676843954	1,75641822	0,687678655	1,62600348	1,176056459
Construction	0,84923829	1,180266668	1,104317311	1,325253625	0,874291442
Commerce-restauration-Hôtel	0,926122807	0,99876263	1,068039527	1,167258508	1,134037
Transport et communications	1,003607632	0,987929126	0,874957401	1,274959701	0,94373152
Services financiers	1,218148578	0,739242521	0,854753226	0,794133433	0,795823997
Activités immobilières	1,21149168	0,737092239	0,924288743	0,745597705	0,739568375
Services à la communauté et sociaux	1,072041731	0,890304144	1,004902616	0,927702149	0,868418521